UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA PIÉTONNISATION EN TEMPS DE PANDÉMIE POUR LA REPRISE ÉCONOMIQUE D'UNE DESTINATION TOURISTIQUE : LE CAS DU VIEUX-MONTRÉAL

RAPPORT D'INTERVENTION DE RECHERCHE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN DÉVELOPPEMENT DU TOURISME

PAR

SUZY GOMES ANTUNES PAES LEME

JUIN 2024

REMERCIEMENTS

À ma directrice de recherche, Priscilla Ananian, qui m'a accompagnée tout au long de mon projet de recherche et qui a fait preuve d'empathie face à toutes mes difficultés. Son appui constant m'a permis d'aller jusqu'ici. Merci de croire en moi quand je n'étais plus capable d'y croire.

À mon conjoint, Diogo, merci pour ta collaboration, ton soutien et ta compréhension lors de mes absences.

À mes enfants, Thomas et Samuel, nés au cours de ce processus, qui m'ont insufflé la résilience nécessaire pour continuer malgré tous les obstacles.

À toute ma famille qui, même de loin, m'a accompagnée et soutenue, en particulier à ma mère, merci pour tes prières et ton amour.

À tous mes amis, proches ou lointains, qui m'ont accompagnée dans ce parcours depuis longtemps et qui avaient déjà perdu l'espoir de me voir terminer cette maîtrise, merci d'être restés à mes côtés malgré mes absences.

À mes collègues de maîtrise qui ont partagé tant de moments avec moi et m'ont soutenue lors des périodes de découragement, plus spécifiquement Sara et Afsaneh, merci pour votre complicité et votre écoute.

À Meirilayne, pour m'avoir tenu la main lorsque je pensais ne plus pouvoir continuer.

AVANT-PROPOS

Cette recherche s'inscrit dans une recherche menée par l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV), unité de transfert de connaissances reconnue en 2018 par l'École des sciences de la gestion (ESG) de l'Université du Québec à Montréal, sous la direction de la professeure Priscilla Ananian. Le projet intitulé *(Co-) Habiter dans les quartiers historiques : dynamiques de cohabitations des usagers et processus de négociation,* comprend plusieurs unités de stage de recherche financées par le programme Mitacs-Accélération. Ce stage constituait la cinquième unité de stage sur un total de six prévues initialement dans le cadre du projet, qui est supporté par le programme de subvention Mitacs Accélération — grappe.

Intitulé au départ « Travailler dans le Vieux-Montréal et ses anciens faubourgs », cette thématique a évolué pour accompagner l'évolution du projet maître. Cette évolution est due à différents impératifs liés aux partenariats de recherche d'abord avec la SDC du Vieux-Montréal puis avec la Ville de Montréal (Service d'urbanisme et de mobilité). Faisant la suite à des ateliers de cocréation menés en janvier 2020 avec les acteurs du milieu, lors desquels nous avons présenté les résultats des observations de terrain (été 2019), nous avons constaté qu'il fallait adopter une approche plus intégrée de la cohabitation des usages. La séparation des activités — habiter, circuler, travailler, se récréer — qui avait guidé la rédaction du projet de recherche initialement, comme convenu avec les acteurs lors du lancement de l'OMV en 2018 et fondé sur l'expérience bruxelloise (Observatoire du centre de Bruxelles — BCO), ne s'est pas avérée optimale pour répondre aux enjeux du Vieux-Montréal.

Initialement ce stage devait se passer au sein de la Société de développement commercial du Vieux-Montréal, partenaire de l'OMV. Toutefois, avec le changement de cap de la recherche-maître, ce partenariat s'est dissous, et le stage s'est poursuivi par le biais de l'OMV.

Dans ce contexte, un nouveau partenariat a été établi avec la Ville de Montréal avec l'objectif d'accompagner l'évolution des situations de cohabitation des usagers par rapport au projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune porté par la Ville de Montréal et l'arrondissement de Ville-Marie. La recherche-maître cherchait à couvrir différents aspects du projet, notamment l'appropriation des espaces par les usagers, l'accompagnement de la conception de l'espace public et l'imagibilité ainsi que la perception des résidents, des visiteurs et des gens du milieu par rapport à la zone cyclopiétonne. Elle visait également à alimenter une réflexion quant aux effets de la cyclopiétonnisation de la rue de la Commune et plus largement sur l'amélioration des connexions entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.

Cependant, quelques semaines plus tard, la crise sanitaire de Covid-19 est survenue et la Ville de Montréal, dans un premier moment, n'était plus certaine quant à la poursuite de cette initiative. Finalement, la Ville de Montréal a décidé d'aller de l'avant avec le projet qui s'est poursuivi dans un contexte totalement différent de celui d'origine. Malgré le contexte de la crise sanitaire, plusieurs activités prévues initialement ont tout de même été réalisées dans le cadre de la recherche.

L'axe qui guidera notre contribution à la recherche-maître sera la perspective des gens d'affaires riverains à la zone du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune. Ce choix est justifié par le fait que les riverains étaient censés être les plus affectés par le projet de cyclopiétonnisation et que cette catégorie d'usagers pourrait compléter les

analyses du projet maître qui elle se concentrait davantage sur les usagers de l'espace public.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS iii

TABLE DES MATIÈRES vi

LISTE DES FIGURES viii

LISTE DES TABLEAUX ix

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES x

RÉSUMÉ xi

ABSTRACT xii

INTRODUCTION 13

REVUE DE LA LITTÉRATURE 19

1.1 Bref historique de la piétonnisation 19

1.2 Les rues piétonnes comme outil de revitalisation économique des espaces centraux 24

1.2.1 Facteurs d'échec et de réussite des zones piétonnes 26

1.3 Réaménagement des espaces publics pendant la crise sanitaire 31

1.3.1 Des stratégies urbaines temporaires comme moyen de garantir le respect des mesures sanitaires 33

1.3.2 Projets de piétonnisation : finalités et objectifs 36

CADRE CONCEPTUEL 39

MÉTHODOLOGIE 44
3.1 Cas d'étude 44
3.2 Entretiens semi-dirigés 46
3.2.1 Choix des contacts 46
3.2.2 Guide d'entretien 51
3.2.1 Déroulement des entretiens 52
3.3 L'observation non participante 53

RÉSULTATS 54
4.1 Les effets de la fermeture ressentis différemment 55
4.2 Changement de clientèles ? 61
4.3 Un projet difficile à saisir 64
4.4 L'avenir du projet compromis 70

DISCUSSION DES RÉSULTATS ET RECOMMANDATIONS 74
5.1 Légitimité de participation 74
5.2 Légitimité de processus 77
5.3 Légitimité de résultat 80

CONCLUSION 85

ANNEXES 88

ANNEXE A GUIDE D'ENTRETIEN 89

ANNEXE B FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT 93

ANNEXE C CERTIFICAT ÉTHIQUE 98

ANNEXE D CERTIFICAT EPTC 2 : FER 100

RÉFÉRENCES 102

LISTE DES FIGURES

Figure		Page
1	Vue du haut de la Lijnbaan depuis la rue Van Oldenbarnevelt, dans les années 1960	22
2	Visualisation des principales activités affectées par les mesures de « fermeture » et de « réouverture partielle », divisées par périodes (P0 à P5)	32
3	Aperçu du territoire de couverture du projet de cyclopiétonnisation	45
4	Délimitation du terrain de recherche	47
5	Objets délaissés sur l'allée en face du Marché Bonsecours	57
6	Les installations Los Trompos appropriées par différents publics	65
7	Avis de fermeture de la rue de la Commune. Séance d'observation exploratoire du 7 juin 2020	66
8	Aménagements sur la zone cyclopiétonne	68

LISTE DES TABLEAUX

Tableau		Page
1	Les trois types de légitimité dans la gouvernance expérimentale (Eneqvist et al., 2022)	42
2	Liste des équipements, organismes et commerces interrogés pour les entretiens semi-dirigés du côté du Vieux-Montréal	49
3	Liste des équipements, organismes et commerces interrogés pour les entretiens semi-dirigés du côté du Vieux-Port	50

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

AC — Acteur commercial

AT – Acteur touristique

CCMM — Chambre de commerce du Montréal métropolitain

CIAM — Congrès International d'Architecture Moderne

ESG — École des sciences de la gestion

OMS — Organisation mondiale de la santé

OMV — Observatoire des milieux de vie urbains

PCU — Prestation canadienne d'urgence

SDC — Société de développement commercial

SIC — Société immobilière du Canada

VAS — Voies actives sécuritaires

VM — Vieux-Montréal

VP – Vieux-Port

RÉSUMÉ

La piétonnisation a été une ressource utilisée au tout début comme un outil de revitalisation des centres-villes dans la période d'après deuxième guerre mondiale. Pendant la crise sanitaire, débutée en 2020, plusieurs projets de piétonnisation temporaires ont été mis en place. L'objectif était de sécuriser les espaces pour les piétons et aussi de soutenir les commerçants, avec l'objectif de promouvoir une reprise économique. Dans le cadre de cette recherche, nous avons étudié le projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune, rue qui fait l'interface entre les deux plus grandes destinations touristiques de la Ville de Montréal : le Vieux-Montréal et le Vieux-Port. Notre objectif était d'analyser la perception des gens d'affaires riverains à la zone quant au projet sous l'angle des trois légitimités — la légitimité de participation, de processus et de résultat — ainsi que l'influence de la légitimité pour l'acceptabilité du projet par ce public en question. Globalement, le projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune a manqué de légitimité, notamment en raison d'une prise en compte des parties prenantes tout au long du projet. Par ailleurs, son acceptabilité par les gens d'affaires a été tout de même faible. En somme, bien que le niveau de légitimité soit peu reconnu que le niveau d'acceptabilité du projet, nous n'avons pas été en mesure d'établir une relation directe entre ces deux éléments. Néanmoins, cela constitue une piste de réflexion pour de futures recherches.

Mots clés : piétonnisation, Covid-19, urbanisme transitoire, légitimité, destination touristique, reprise économique, espace public, Vieux-Montréal

ABSTRACT

Pedestrianization was an early resource used as a tool to revitalize city centers in the post-World War II period. During the sanitary crisis, which began in 2020, several temporary pedestrianization projects were set up with the aim of making spaces safer for pedestrians and also to support shopkeepers with the aim of promoting economic recovery. As part of this research, we studied the cyclopedestrianization project on rue de la Commune, a street that forms the interface between the City of Montreal's two biggest tourist destinations: Old Montreal and the Old Port. Our objective was to analyze the perception of business community neighbors to the area regarding the project from the angle of the three legitimacies - input, throughput and output - as well as the influence of legitimacy on the project's acceptability to the public in question. Overall, the rue de la Commune cyclopedestrianization project lacked legitimacy, not least because stakeholders were not taken into account throughout the project. Moreover, its acceptability to the business community was also weak. In short, although the level of legitimacy was as low as the level of acceptability of the project, we were unable to establish a direct connection between these two elements. Nonetheless, this provides food for thought for future research.

Keywords: pedestrianization, Covid-19, transitory urbanism, legitimacy, tourism destination, economic recovery, public space, Old Montreal.

INTRODUCTION

Le contexte de l'intervention

Depuis l'émergence de la pandémie de Covid-19, début 2020, plusieurs mesures sanitaires ont été mises en place, dont la distanciation physique entre les personnes, notamment sur l'espace public. Par conséquent, les pouvoirs publics ont dû adopter des interventions pour permettre aux personnes de circuler de façon sécuritaire. Une des interventions déployées par la Ville de Montréal a été l'aménagement de voies actives et sécuritaires (VAS). Cette initiative, prévue dans le Plan de relance économique, vise à développer des transports actifs pour faciliter l'accès à pied ou à vélo aux parcs, aux écoles, aux services essentiels et aux commerces (Ville de Montréal, 2020a).

Deux typologies de VAS ont été proposées : les rues commerciales piétonnisées et les corridors de mobilité active (Ville de Montréal, 2020b). Cette intervention a été déployée surtout dans le centre-ville et les quartiers péricentraux où la densité humaine est plus importante tout comme l'achalandage piéton en raison de la mixité des usages de ces secteurs de la ville.

Les rues Mont-Royal (arrondissement du Plateau) et Wellington (arrondissement de Verdun) sont quelques exemples de rues commerciales qui ont été piétonnisées dans le cadre de cette intervention. Alors qu'il ne s'agit pas d'une rue commerciale en tant que telle, la rue de la Commune située dans le Vieux-Montréal (arrondissement Ville-Marie) a aussi été investie par cette nouvelle intervention. À noter que l'arrondissement songeait déjà à réaménager la rue de la Commune avant même la pandémie en raison

des conflits de cohabitation observés en fonction de l'achalandage touristique (Ananian et al., 2021).

La rue de la Commune comme objet de l'intervention :

La rue de la Commune jouit d'un statut particulier dans la mesure où cette rue joue le rôle d'interface entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Il s'agit également d'une limite administrative, respectivement sous les juridictions fédérale et municipale. Au-delà des limites administratives et des compétences en matière d'aménagement distinctes, ces deux territoires se distinguent en termes de gouvernance et par conséquent, divergent en matière de vision de développement, principalement en ce qui a trait au développement touristique.

Selon l'historique de développement des deux territoires, le Vieux-Montréal est le premier à s'y lancer dans un processus de mise en valeur après plusieurs années d'abandon de la part des pouvoirs publics et d'un exode démographique (Annaian, 2017). Depuis les années 1960, un processus de redéveloppement de son territoire a été mis en branle, notamment par l'élaboration d'un Plan directeur en 1965, visant à la fois le développement touristique et résidentiel tout comme la conservation et la mise en valeur du patrimoine du quartier (Ananian, 2017 ; Drouin, 2009). Par conséquent, la vision de développement du Vieux-Montréal est, depuis ce moment, axée sur le patrimoine, la cohabitation des fonctions et la diversification des usages. Des résidents, des travailleurs et des visiteurs figurent parmi les usagers quotidiens du quartier.

Le Vieux-Port, différemment du Vieux-Montréal, s'est orienté uniquement vers un public de visiteurs. Différents plans d'aménagement ont été réalisés pour amorcer la reconversion du Vieux-Port depuis 1974. D'ailleurs, lors d'une consultation publique en 1979, l'Association Le Vieux-Port s'est montrée en opposition à un développement

immobilier de type résidentiel ou mixte sur le site et a réclamé l'accès au fleuve avec l'installation d'équipements culturels (Ananian et al., 2021 ; Marsan, 2016).

Dans les années 2000, suivant un changement d'orientation du gouvernement fédéral, le développement récréatif, touristique et culturel du Vieux-Port a été mis de l'avant notamment en raison de changements au niveau de la Société du Vieux-Port et de la Société immobilière du Canada (Ananian et al., 2021).

Depuis, le Vieux-Port s'est de plus en plus spécialisé vers des clientèles récréotouristiques avec l'organisation d'événements et la location de sous-espaces de son territoire à des exploitants qui desservent principalement ces usagers, voire à figurer comme une destination de tourisme de masse, étant donné l'ampleur de certains événements réalisés sur le site comme les soirées l'International des Feux Loto-Québec, le réveillon du Nouvel An, Igloo fest, etc.

Même si les deux territoires misaient sur une clientèle en commun, les touristes et visiteurs, tout au long de leur histoire récente, peu d'efforts de coordination ont été faits vers le développement d'une vision commune de planification du territoire et de développement touristique. Chacun à son gré s'est développé du bord de sa frontière avec ses propres visions et orientations même si plusieurs occasions de consultations réciproques ont eu lieu au fil du temps (Ananian et al., 2021).

En raison de la fermeture des frontières internationales et des restrictions de voyages à l'intérieur du pays due à la crise sanitaire, ces mêmes espaces qui accueillaient un volume important de touristes (5 millions par an dans le Vieux-Port) se sont trouvés privés d'une partie importante de leur clientèle. Alors que le Vieux-Montréal est un quartier complet et comptait toujours sur ses résidents, en ce qui concerne le Vieux-Port, c'est une majorité de sa clientèle qui a disparu.

Se voyant privés de cette clientèle touristique — touristes internationaux, croisiéristes, etc. — les équipements commerciaux et touristiques des deux territoires ont dû se replier sur la clientèle locale, c'est-à-dire les résidents, les visiteurs locaux et les excursionnistes — en provenance du Grand Montréal — voire d'autres touristes provenant d'ailleurs au Québec ou au Canada. Ils ont dû, par conséquent, adapter leurs activités à ce nouveau public ainsi qu'aux nouvelles exigences imposées par la crise sanitaire.

L'intervention en recherche

Ce rapport d'intervention porte sur les expériences de piétonnisation des espaces publics dans les quartiers historico-touristiques comme stratégie de relance face aux effets de la pandémie de Covid-19 sur l'achalandage. En collaboration avec la Société de développement commercial du Vieux-Montréal et la Ville de Montréal, cette étude a porté, plus spécifiquement, sur l'évaluation de l'expérience du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal à partir du point de vue des gens d'affaires.

Comme mentionné plus tôt, ce rapport fait suite à un stage d'intervention de recherche qui s'inscrit dans une étude plus large menée par l'Observatoire des milieux de vie urbains. L'étude avait comme objectif d'accompagner la Ville de Montréal dans son projet pilote de piétonnisation partielle et estivale de la rue de la Commune. Plus spécifiquement, il cherchait à étudier l'impact de l'esthétisation et de la sécurisation des espaces publics des secteurs historiques et touristiques — au gré de l'animation touristique événementielle — sur les situations de cohabitation à partir des comportements et des mobilités des usagers.

Comme il s'agissait d'un projet expérimental destiné à tester une nouvelle configuration de la zone et, par conséquent, à résoudre certains des problèmes de

circulation existants, il était important de tenir compte des réactions et des perceptions des parties prenantes, en particulier celles qui sont les plus touchées par ce type de projet. En outre, la réussite d'un projet passe par sa compréhension et son acceptabilité par les citoyens et surtout des riverains dans le contexte de la piétonnisation. Cette acceptabilité peut être favorisée par la légitimité des actions entreprises pour mettre en œuvre un projet expérimental, notamment par la légitimité des actions des acteurs publics responsables du projet. Même si d'autres recherches ont montré que les expérimentations renforcent la légitimité des autorités publiques, puisque cela démontre qu'elles agissent et s'engagent à résoudre les problèmes (Karvonen et Van Heur 2014 dans Eneqvist et al., 2022), le manque de légitimité peut, en revanche, engendrer des oppositions à des projets et finir par les mettre en échec.

Lors de la recherche-maître, nous avons consulté les visiteurs et les résidents du quartier par rapport à la piétonnisation de la rue. Toutefois, l'étude n'a pas considéré les commerçants et les acteurs touristiques autour de la zone.

Pour cette raison, l'objectif de notre étude sur le plan scientifique est d'analyser la construction de la légitimité dans le déroulement du projet, à partir des perceptions des gens d'affaires installés de part et d'autre de la rue de la Commune et de l'observation non participante des réunions de l'équipe du projet afin d'identifier des enjeux sur l'acceptation du projet et les opportunités de pérennisation de celui-ci. Sur le plan opérationnel, notre étude vise la formulation de certaines recommandations à l'attention des porteurs du projet — la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie dans une perspective de relance touristique post-Covid-19.

Plus précisément, nous nous sommes posé la question suivante : dans quelle mesure la légitimité a-t-elle influencé l'acceptabilité du projet par les gens d'affaires ? Ceci implique d'identifier également de quelle manière le projet de cyclopiétonnisation a

affecté les activités des riverains pour faire face aux enjeux générés par la pandémie de la Covid-19. Plus largement, nous cherchons aussi à savoir à quel point les distinctions entre les visions respectivement, du Vieux-Port et du Vieux-Montréal en ce qui concerne le développement de la destination, ont eu des effets sur la perception des riverains quant à la pertinence du projet de cyclopiétonnisation ?

Notre hypothèse est qu'un projet sur un espace public à l'interface de deux territoires, comme celui de la rue de la Commune, pourrait favoriser la construction d'une vision commune de développement touristique pour faire face à la crise à certaines conditions.

Ce rapport est structuré en quatre chapitres. Dans le premier chapitre, nous présenterons notre revue de littérature portant sur l'historique de la piétonnisation et de son lien avec la revitalisation économique des centres-villes. Nous relèverons également les stratégies de réaménagement des espaces publics pendant la crise sanitaire. Puis, nous décrirons notre cadre conceptuel portant sur la légitimité. Par la suite, nous aborderons notre cas d'étude et la démarche méthodologique utilisée pour la collecte de données. Nous présenterons nos résultats et la discussion qu'ils soulèvent et nous formulerons quelques recommandations à l'attention des porteurs du projet.

REVUE DE LA LITTÉRATURE

1.1 Bref historique de la piétonnisation

La piétonnisation des rues a fait ses débuts dans les années 1960, dans un mouvement de reconstruction d'après-guerre. Selon Feriel (2020), si on considère la piétonnisation comme la fermeture permanente d'une rue préexistante à la circulation automobile, il n'y avait pas d'aménagement piétonnier avant la Seconde Guerre mondiale en Europe ou aux États-Unis. Des concepts expérimentaux de piétonnisation se sont toutefois disséminés pendant la guerre, lors des congrès, comme le Congrès international d'architecture moderne (CIAM) des années 1930, et dans des magazines comme Architectural Forum et Fortune (Gregg, 2019).

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les projets de revitalisation des centres-villes ont commencé à émerger et la piétonnisation y était envisagée comme une possible solution pour redynamiser les centres-villes et des zones commerçantes (Matuke et al, 2021 ; Feriel, 2015 ; Amos, 2020) ainsi que pour limiter la place de l'automobile en ville (Baldasseroni, 2018 ; Pojani, 2008). Durant cette période, l'apparition des centres commerciaux, tant en Amérique du Nord comme en Europe, a fragilisé l'armature commerciale du centre-ville puisque ces centres sont devenus des espaces générateurs de centralité (Norbert, 2003). Par conséquent, les centres-villes ont commencé à perdre de leur vitalité au moment où ces nouvelles centralités se dessinaient. Ce facteur a motivé la création des zones piétonnes américaines, mais il y a eu aussi d'autres arguments qui sont apparus au fil du temps comme la diminution de la circulation automobile et de la pollution, la conservation du patrimoine architectural, l'embellissement de l'environnement urbain et la création d'espaces sociaux significatifs (Parajuli et Pojani, 2018).

À cet égard, les premiers piétonniers sont apparus simultanément en Europe et aux États-Unis entre 1959 et 1960. En Allemagne, la ville d'Essen a transformé l'une de ses rues commerçantes, la Kettwiger, en rue piétonne et la ville de Cologne a aménagé un projet de piétonnisation pour la rue Hohe. Tant Essen que Cologne ont été des villes sévèrement bombardées pendant la Seconde Guerre mondiale et qui ont dû reconstruire presque l'intégralité de leurs centres-villes, ce qui a favorisé l'expérimentation de nouvelles configurations des rues dédiées exclusivement aux piétons (Feriel, 2020).

Par ailleurs, la ville de Kalamazoo a créé le premier *« mall* piétonnier » des États-Unis en aménageant la rue Burdick. Le terme « *mall* » employé aux États-Unis vient du fait que les zones piétonnes américaines reproduisaient les centres commerciaux de banlieue (Pojani, 2008) à ciel ouvert. Après que les premiers projets ont été mis en œuvre, plusieurs autres ont commencé à surgir sur les deux continents et cela va s'étendre jusqu'au début des années 1980.

Feriel (2015), après avoir consulté une vaste littérature portant sur des rapports d'études de terrain, des articles de revues spécialisées, des actes de colloques et des synthèses internationales produits au cours des années 1970, propose de diviser la première période de piétonnisation en Europe en trois temps :

- **La modernisation du centre-ville** (années 1960) : il s'agissait d'une première génération des secteurs piétons. À cette époque, la majorité des secteurs de piétonnisation était limitée à une rue unique et les rues commerçantes étaient privilégiées. En général, les bâtiments non commerciaux, tels que ceux hébergeant des services publics, églises, entre autres monuments, étaient évités de façon à ne pas complexifier l'utilisation de ce type d'espace. Un mobilier urbain d'aspect utilitaire et moderne était privilégié.

- **La mise en valeur de l'identité patrimoniale de la ville** (fin des années 1960 et années 1970) : durant cette période, l'approche patrimoniale est mise de l'avant de même que l'approche commerciale continue de se développer. Il commence à y avoir des secteurs de rues piétonnes qui dépassent les fonctions commerciales et qui commencent à se développer en réseau et dont certaines vont surtout essayer de garder des traits de l'héritage local. C'est un phénomène assez répandu en Italie puisque les villes de ce pays étaient bien préservées après la guerre.
- **La revalorisation de l'urbanité** (années 1970) : à partir de l'émergence d'un discours « humaniste » sur la ville, où la rue aurait aussi la fonction de lieu de rencontre, de flânerie, au-delà des fonctions commerciales et patrimoniales. Les projets de cette période envisagent la création d'espaces publics aux usages variés. Il s'agit également du moment où les questions environnementales ont commencé à émerger. Le principal exemple de cette phase est celui du projet du centre-ville de Munich en Allemagne qui a cherché à intégrer en même temps les fonctions commerciales, civiques, religieuses et patrimoniales du centre-ville.

Bien que les tendances en matière d'aménagement évoluent selon les périodes, l'auteur précise que le fait qu'une nouvelle approche de la piétonnisation ait émergé ne signifie pas que les précédentes aient cessé de subsister (Feriel, 2015). Dans le cas de l'Amérique du Nord, un aperçu des expériences de piétonnisation converge vers la revitalisation économique du commerce de détail du centre-ville et le renforcement de la confiance des acheteurs et des investisseurs dans le centre-ville (Brambilla et Longo, 1977) et cela n'a pas vraiment évolué au fil du temps pendant cette première période.

Le concept de piétonnisation des centres-villes a circulé en Europe et aux États-Unis au cours des années 1960, mais l'augmentation du nombre de réalisations s'est produite surtout dans les années 1970. Pendant cette période, un transfert d'idées et de concepts

a été soutenu entre l'Amérique du Nord et l'Europe. La littérature en général aborde l'influence des zones piétonnes européennes sur les projets nord-américains (Robertson, 1990), tandis que Gregg (2019) défend l'idée d'une circulation réciproque des concepts, puisque pendant cette période, il n'y a pas eu de transfert d'idées et concepts seulement de l'Europe vers l'Amérique, mais aussi de l'Amérique vers l'Europe. Il donne, comme exemple, le cas du Lijnbaan à Rotterdam, qui, selon l'auteur, a emprunté des idées aux centres commerciaux planifiés nord-américains.

Figure 1 : Vue du haut de la Lijnbaan depuis la rue Van Oldenbarnevelt, dans les années 1960.
Source : Tiré de Post-war reconstruction Community Rotterdam (https://wederopbouwrotterdam.nl/)

Lors de la première période de piétonnisation, Montréal affiche à peine deux tronçons de rues piétonnisés : un sur la rue Prince Arthur, située sur le Plateau Mont-Royal en 1970 et l'autre sur la rue de la Gauchetière Ouest dans le Quartier chinois, en 1980.

Tous les deux sont d'une longueur de 250 m et entourés de commerces et de restaurants (Perras et Ananian, 2024). Ces deux tronçons demeurent toujours piétons jusqu'à présent.

Dans la ville de Québec, on observe également le cas du Mail Saint-Roch. Ce projet est proposé par les commerçants de la rue Saint-Joseph pour contrer le déclin de la rue face à la concurrence des centres d'achat de banlieue (Gosselin, s. d.). Piétonnisée en 1966, la rue a été par la suite recouverte en partie par un toit en 1974, faisant 450 m d'extension. Elle est reconnue à l'époque comme étant la plus grande rue couverte au monde (Lavoie et Doré, 2018).

Cette première vague de piétonnisation décline à partir des années 1980. Aux États-Unis, il est devenu évident que les *malls* piétonniers offraient souvent des résultats décevants aux commerçants qui y étaient situés (Matuke et al, 2021). Alors, quelques rues piétonnes américaines ont été reconverties en voies partagées entre piétons et voitures, avec une priorité aux piétons, d'autres en « *Transit Malls* » rues piétonnes où les transports en commun étaient permis (Robertson, 1990). Ce fut une première étape de reconversion des zones piétonnes américaines. Dans les années 1990, la plupart des piétonniers nord-américains ouverts pendant cette première période ont disparu, différemment des secteurs piétons européens qui sont en grande majorité en place encore aujourd'hui (Feriel, 2015).

En somme, il convient de souligner que la piétonnisation a été une démarche employée notamment par les villes « moyennes » et non par les capitales et grandes villes (Feriel, 2016). De plus, elle a surtout été présentée comme résultat d'initiatives locales plutôt que des politiques nationales. Par ailleurs, pour Feriel (2020), le phénomène piétonnier relève d'une dynamique « transnationale », puisqu'il a commencé en même temps des deux côtés de l'Atlantique et aussi en fonction des échanges de projets et

d'informations qui ont eu lieu entre les localités durant toute la première période de piétonnisation.

Dans les années 2000, des projets de piétonnisation ont commencé à réapparaître comme pour le cas du Times Square à New York. L'objectif à ce moment était surtout de réduire les embouteillages et de désengorger les trottoirs des grandes artères commerciales (New York Times, 2009). Plus récemment, la piétonnisation est envisagée dans les politiques de réduction globale des émissions de gaz à effet de serre (Gironi, 2019).

Toutefois, nous nous attarderons sur cette première vague, puisqu'elle est dotée d'un plus grand corpus de projets analysés pour comprendre les contributions de ce modèle de réaménagement d'espaces ainsi que pour mieux identifier les facteurs qui ont favorisé la réussite ou l'échec des projets.

1.2 Les rues piétonnes comme outil de revitalisation économique des espaces centraux

Les secteurs piétonniers sont souvent associés aux politiques de préservation et de mise en valeur du patrimoine. Pourtant, les premières zones piétonnes n'avaient pas vraiment ce but. Tout d'abord, les zones piétonnes répondaient à la problématique de perte de vitalité des centres-villes assez souvent délaissés par les pouvoirs publics et aussi en raison du développement des grandes surfaces et centres commerciaux localisés en périphérie (Norbert, 2003). Ce fut le cas en Europe comme aux États-Unis. Surtout en Amérique du Nord, la suburbanisation et le désinvestissement des centres-villes ont créé les conditions qui ont amené les propriétaires d'entreprises du centre-ville et les responsables politiques locaux à prendre des mesures pour arrêter la baisse des ventes au profit des centres commerciaux de banlieue (Amos, 2020). Alors, la

piétonnisation est apparue comme une stratégie pour amener à nouveau, les gens des banlieues à faire leurs achats dans les centres-villes.

Dans le cas des États-Unis, l'idée du *mall* piétonnier s'est rapidement imposée, étant donné que cette figure d'aménagement répondait directement au problème de la baisse des ventes au détail dans les centres-villes et qu'il pouvait être mis en œuvre rapidement (Amos, 2020). De plus, l'acceptabilité sociale de la piétonnisation a soutenu le processus. Les commerçants situés au long des *malls* piétonniers étaient prêts à payer des impôts plus élevés pour les soutenir (Pojani, 2008), puisqu'il était entendu que se situer sur un *mall* piétonnier augmentait les ventes (Amos, 2020). En outre, un nombre considérable d'architectes à travers la presse nord-américaine — dans des magazines comme Architectural Forum et Fortune — soutenaient aussi les discussions à propos de l'idée du *mall* piétonnier comme une solution pour revitaliser les centres-villes (Gregg, 2019).

En Europe, dans certains cas, la piétonnisation a été une mesure revendiquée par les commerçants eux-mêmes. Cela a été le cas des commerçants de l'hypercentre de Lyon qui, dans les années 1970, ont réclamé la piétonnisation comme façon de contrer la concurrence d'un nouveau quartier en construction (Baldesseroni, 2018). Cela a aussi été le cas des commençants de la rue Jeu des Enfants à Strasbourg qui voulaient avoir cette rue intégrée aux autres secteurs piétonniers à proximité (Pontecaille, 2019). Par ailleurs, dans d'autres cas, comme à Rouen, une bonne partie des commerçants était radicalement opposée au projet d'arrêt de la circulation automobile dans la rue du Gros-Horloge mené par la Ville en 1964, puisque la décision de fermeture n'avait pas été annoncée à l'avance et n'avait pas fait l'objet d'une concertation (Feriel, 2016).

Toutefois, Parajuli et Pojani (2018) révèlent que, dans les cas européens, l'exclusion ou les restrictions de circulation imposées aux voitures ont soit revitalisé les centres-

villes, soit arrêté ou ralenti leur déclin et qu'à moyen et long terme, les avantages pour le commerce ont été substantiels et ont largement compensé les pertes au début des processus de piétonnisation.

Cependant, dans le cas de certaines villes nord-américaines, les interventions de piétonnisation n'ont pas été en mesure de promouvoir une revitalisation économique de ces zones. L'absence d'un flux régulier de piétons en fonction du déclin des populations résidentielles et des bureaux a entraîné une baisse de la clientèle et les commerces ont ressenti les conséquences. Par conséquent, les taux de vacance sont devenus plus flagrants le long des *malls* (Matuke et al, 2021). Dans de nombreuses villes, la réouverture de la rue aux voitures a produit une augmentation immédiate des ventes sur la zone, une augmentation de la valeur des propriétés et une diminution des taux de vacance (Blaha, 2003 dans Pojani, 2008).

Dans d'autres cas, comme celui de Khao San road à Bangkok, avant le début du projet de piétonnisation, les commerçants ne croyaient pas que le projet pouvait améliorer la situation existante et étaient indifférents. Ils ont pourtant remarqué une augmentation du volume des ventes depuis la piétonnisation (Kumar et Ross, 2006).

Pour mieux comprendre la dynamique entre piétonnisation et revitalisation économique, il faut analyser également les facteurs qui ont permis à certaines zones piétonnes de prospérer et les barrières rencontrées lors des projets qui n'ont pas été réussis.

1.2.1 Facteurs d'échec et de réussite des zones piétonnes

Des cas d'échec sont assez souvent évoqués dans cette première période de piétonnisation, surtout en Amérique du Nord. Norbert (2003) mentionne que le fait de fermer une rue à la circulation automobile ne va pas en soi redynamiser des espaces

centraux ou engendrer une revitalisation économique du lieu, puisque cela ne change pas les pratiques des citoyens. Ce fut le cas de plusieurs *malls* piétonniers américains. Les Américains habitués aux voitures n'étaient pas motivés de se déplacer au centre-ville pour faire leurs achats, ou n'étaient pas prêts à emprunter les rues piétonnes. Robertson (1990) précise qu'il faut tout d'abord avoir un bon achalandage de piétons pour maintenir les activités de la rue, par exemple les activités commerciales. Aux États-Unis, inspirés du succès des centres commerciaux de banlieue, les acteurs publics et privés croyaient que la piétonnisation pourrait à elle seule, résoudre le problème de la perte de vitalité des centres-villes (Gregg, 2019).

Pojani (2008) a constaté certains facteurs qui ont contribué à la défaillance des *malls* piétonniers américains. Citons parmi eux : la société nord-américaine, très axée sur la voiture, le manque d'investissement public pour soutenir la maintenance des zones, la faible attractivité des centres-villes américains pour être compétitifs envers les centres commerciaux de banlieue, l'impossibilité des *malls* de changer les habitudes de la population, l'offre commerciale dépassée et l'aménagement qui parfois n'était pas adapté aux conditions climatiques ou ne se montrait pas attractif.

Matuke et *al.* (2021) soulèvent d'autres éléments qui ont contribué à l'échec des zones piétonnes américaines comme le déclin des populations résidentielles et des bureaux des centres-villes qui a fini par entraîner un manque d'acheteurs et de piétons pour utiliser les *malls*. Cela a fait aussi augmenter la perception de criminalité par les usagers, ce qui a mené encore à une baisse de la fréquentation des espaces commerciaux. En outre, les *malls* piétonniers américains ne bénéficiaient pas d'une planification régionale susceptible de limiter le nombre d'espaces commerciaux des banlieues en faveur des commerces des centres-villes. Un autre élément identifié est la déficience en matière de planification, qui se traduit par des rues piétonnes à une échelle

inappropriée, avec des bâtiments très hauts et des rues très longues (Matuke et al., 2021).

À partir de l'analyse des cas de Rouen, en France et Norwich en Angleterre, Feriel (2016) conclut qu'une approche polémique de la piétonnisation et polarisée finit par contribuer à l'échec d'un projet. Dans le cas de Rouen, cela s'est produit par l'imposition du projet par les autorités municipales sans discussion avec la communauté, et à Norwich l'opposition entre modernité et conservation et entre voiture et piéton était au cœur de la problématique (Feriel, 2016). Même si les deux projets finissent par aboutir, dans un premier moment, ces questionnements les ont mis sur pause.

Parajuli et Pojani (2017) dans leur analyse des cas de Brisbane, en Australie, et de Katmandou, la capitale népalaise, soutiennent que, malgré leurs réalités différentes, les deux municipalités ont été confrontées à des problèmes similaires pour mettre en place des zones piétonnes. Katmandou, une ville ancienne conçue à l'origine pour la marche, mais actuellement envahie par les automobiles, et Brisbane, une ville du « Nouveau Monde », conçue autour de la voiture (Parajuli et Pojani, 2017).

Les principaux obstacles rencontrés, dans le cas des deux projets, sont : l'opposition à la fois des résidents, des automobilistes et des commerçants locaux ; la difficulté à envisager le recouvrement des coûts mis pour la piétonnisation ; l'accès local par des véhicules de livraison ; la gestion des transports alternatifs — surtout pour le cas de Katmandou qui ne compte pas sur une infrastructure déjà établie pour des moyens de transport autres que la voiture — et du stationnement pour la ville de Brisbane ; la difficulté à faire respecter les règles par les usagers, plus particulièrement par les automobilistes ; et finalement, le manque de soutien institutionnel et politique en faveur

de la marche comme mode de transport a été identifié par les auteurs, comme le principal obstacle (Parajuli et Pojani, 2017).

L'opposition de la part des commerçants a été souvent présente dans les projets de piétonnisation. Un élément qui se dégage des discussions lors de la présentation de nouveaux projets et qui contribue à l'opposition des parties prenantes est la résistance au changement. Steg et Gifford (2005) soulignent qu'un changement peut susciter une certaine résistance dans un premier temps, car il peut générer des effets négatifs. Et tant que les individus ne sont pas certains de l'ampleur de ces effets, ils préfèrent le statu quo (Kahneman et Tversky, 1984 dans Steg et Gifford 2005). Steg et Gifford (2005) ajoutent que la résistance face au changement peut encore être accentuée lorsque l'équilibre entre les intérêts individuels et les intérêts collectifs n'est pas bon, ce qui est toujours à prendre en considération lors de la mise en œuvre de projets de piétonnisation.

En revanche, certains de ces mêmes auteurs lors de leurs recherches ont été également en mesure d'identifier des facteurs qui ont contribué à la réussite des zones piétonnes. Des facteurs de localisation ont été un point assez important soulevé par certains tel que la proximité d'une université ou d'un collège, la proximité d'une attraction touristique et surtout la proximité d'une plage (Matuke et al, 2021 ; Pojani, 2008). Cela favorise une plus grande affluence de personnes dans la zone. Les zones piétonnes localisées dans des villes petites à moyennes ont été un autre facteur de réussite perçu lors de l'analyse des zones piétonnes des villes nord-américaines, puisque les centres-villes des villes de cette taille présentent une échelle plus adaptée aux *malls* piétons (Pojani, 2008).

En ce qui concerne la conception des zones, Matuke *et al.* (2021) sont d'accord avec Talen et Jeong (2019) et Hooi et Pojani (2019) lorsqu'ils indiquent que l'utilisation

d'une échelle architecturale appropriée pour les piétons augmente le sentiment de sûreté et de sécurité. La longueur des *malls* peut aussi avoir une relation avec leur échec ou leur réussite. Un piétonnier d'un seul ilot peut ne faire aucune différence dans le tissu urbain, tandis qu'un *mall* étendu — de plus de quatre ilots — risque de ne pas réussir non plus (Pojani, 2008 ; Matuke et al, 2021). Selon Judge (2013 dans Matuke et al, 2021), les *malls* les plus réussis, dans le cas nord-américain, ont une longueur comprise entre un et quatre ilots.

Un autre élément important apporté par la littérature est la densité de la population. Les villes dont la population est plus étalée ont tendance à avoir plus de difficulté à maintenir un marché de détails orienté spécifiquement vers les piétons ; de ce fait les zones piétonnes situées dans une ville à forte densité ont plus de chance de survivre (Matuke et al, 2021). C'est un élément qui va justifier une plus grande réussite des piétonniers européens, puisque les villes européennes ont une densité de population plus élevée (Pojani, 2008).

En termes de gestion, Pojani (2008) souligne que les *malls* piétonniers qui ont réussi aux États-Unis étaient coordonnés avec d'autres stratégies de développement du centre-ville comme le transport, le tourisme, le logement, les espaces ouverts, etc. L'établissement d'une gestion centralisée est présenté comme un élément de réussite, car elle permet de concurrencer plus efficacement les centres commerciaux qui ont la possibilité de contrôler les établissements qui s'installent ainsi que l'apparence du *mall* (Pawlas, 2011). Cela rejoint un autre facteur soulevé par Pojani (2008) à propos de la sélection des commerces qui s'établissent sur les *malls*. Selon l'auteure, les zones piétonnes qui réussissent font appel à des résidents extérieurs au voisinage immédiat à partir de l'offre des commerces, soit par une offre commerciale exclusive, par l'installation de grands magasins-ancre ou encore par l'inclusion de commerces de divertissement (Pojani, 2008). L'auteure ajoute que les piétonniers des centres-villes

qui ont survécu au fil des ans ont fait l'objet d'une gestion attentive et continue visant à les préserver contrairement à d'autres qui, après leur installation, ont été délaissés à une autogestion et ont fini par être dégradés (Pojani, 2008).

Bien que ces facteurs correspondent à un premier moment des piétonnisations, ils constituent toujours des lignes directrices lors de l'analyse de la mise en place de nouveaux projets puisqu'il s'agit des discussions de base pour tout projet de ce genre et le contexte n'a pas vraiment évolué au fil des années.

Pourtant, en 2020, avec l'arrivée soudaine de la crise sanitaire de Covid-19, la piétonnisation a repris place et cette fois-ci, dans un contexte un peu différent des précédents. C'est ce sujet que nous aborderons dans la prochaine section.

1.3 Réaménagement des espaces publics pendant la crise sanitaire

La nouvelle maladie issue du coronavirus, identifiée pour la première fois à Wuhan, en Chine, a déclenché une crise sanitaire mondiale appelée Covid-19, désignée en tant que pandémie par l'OMS en mars 2020 (Brooks et al., 2020 dans Cheng et al., 2021). À cet égard, des restrictions sans précédent ont été imposées par les agences gouvernementales pour protéger la santé publique. Dans de nombreux endroits, la plupart des activités quotidiennes ont été interdites à l'exception des services considérés comme essentiels (Honey-Rosés et al., 2021).

Chaque pays, voire région à l'intérieur d'un pays, a déterminé d'après leur niveau de contamination (de la population), des confinements et/ou l'arrêt de certaines activités. À Montréal, où se trouve notre cas d'étude, Di Croce et al. (2022) ont synthétisé les périodes de fermeture et de réouverture de la première année de pandémie selon

l'échéancier ci-dessous en allant de la période « avant » la pandémie (P0) jusqu'à la deuxième vague (P5).

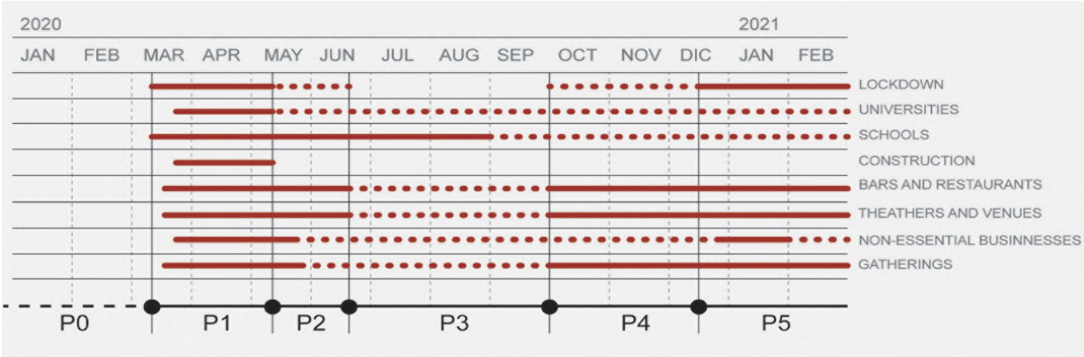

Figure 2 : Visualisation des principales activités affectées par les mesures de « fermeture » et de « réouverture partielle », divisées par périodes (P0 à P5)[1]. Pour chaque activité, la ligne rouge correspond à la « fermeture », tandis que la ligne en pointillés rouge.
Source : Tiré de Di Croce et al., p. 8, 2022.

Pendant toute cette période avant le développement d'un vaccin, les principaux moyens de réduire la propagation virale consistaient d'abord en des façons d'empêcher les agglomérations humaines et à restreindre l'accès des personnes aux espaces publics dans les zones densément peuplées (Cheng et al., 2021 ; Honey-Rosés et al., 2021

[1] P0 – la période « avant » la pandémie; P1 la première vague - période de fermeture; P2 – la première vague -réouverture partielle; P3 période entre deux vagues – saison estivale; P4 – précautions pour la/ avant deuxième vague; P5 deuxième vague – période de fermeture. Pour chaque activité, la ligne rouge correspond à une "fermeture", tandis que la ligne en pointillés rouges correspond à une "réouverture partielle".

De plus, l'Organisation mondiale de la santé — OMS a défini que la distanciation physique pouvait réduire la contamination par le virus de Covid-19 en conservant une distance d'un mètre entre les personnes, ainsi que le contrôle des agglomérations et le confinement des personnes (OMS, 2020). Ce qui a entraîné des restrictions de l'accès de personnes aux commerces, y compris aux espaces publics. Ces derniers ont été de plus en plus remplacés par des environnements privés (Anggraini, 2021). En Chine, après la fin du confinement, l'utilisation des voitures privées a pratiquement doublé (Rannard, 2020 cité dans Honey-Rosés, 2021).

Par ailleurs, certaines études ont suggéré que la pandémie a augmenté la fréquence des visites aux parcs urbains (Kleinschroth et al., 2020 ; Yi et al., 2021 dans Cheng et al., 2020). Ces derniers ont reçu plus d'attention et d'importance pendant cette période que par le passé, puisque les normes sanitaires imposées par la pandémie de Covid-19 ont empêché les gens de se rendre dans des zones densément peuplées compte tenu du fait que les autres offres de loisirs ont été interrompues (Herman et Drodza, 2021). Par conséquent, les gens ont plus souvent évité les régions centrales des villes. Gehl (2020), à partir d'une étude menée dans quatre villes au Danemark, a constaté que la mobilité globale pendant la Covid-19 a diminué, mais les déplacements des piétons augmentaient en dehors du centre-ville.

Ainsi, pour rendre possible la réouverture des espaces plus densément peuplés et/ou visités, comme les centres-villes, les rues commerciales, les zones touristiques et autres, et aussi pour inciter des gens à revenir dans ces lieux, des autorités locales ont dû faire appel à des stratégies de réaménagement temporaire de ces espaces.

1.3.1 Des stratégies urbaines temporaires comme moyen de garantir le respect des mesures sanitaires

En général, la présence de personnes dans un espace est considérée comme un indicateur d'espace public fonctionnel et sain (Gehl et Svarre, 2013 ; Sadik-Kahn et Solomonow 2017 dans Honey-Rosés et al., 2021). Pourtant, dans un contexte où la distanciation physique devient la stratégie principale pour contenir le taux de propagation de la maladie de Covid-19, un changement de paradigme se produit. La distanciation physique finit par modifier les relations entre les personnes et devient en même temps un guide pour le réaménagement des espaces publics.

Dans ce contexte, l'un des plus grands défis posés par la pandémie a été la nécessité de créer davantage d'espaces sûrs pour les piétons et les cyclistes et de trouver des moyens d'éviter les systèmes de transport public encombrés (Law et al., 2020).

Alors, pour répondre à ces besoins, des villes du monde entier se sont penchées sur des ajustements temporaires et plus permanents qui permettaient de créer de nouveaux espaces de promenade tels que l'extension des trottoirs, des pistes cyclables provisoires, la fermeture de rues au profit d'un espace public « nouveau » et accessible, des placottoirs, des jardins temporaires et autres (Herman et Rodgers, 2020 dans Herman et Drozda, 2021). Face à l'urgence des interventions, les solutions envisagées étaient souvent des modifications informelles, à petite échelle, progressives, peu coûteuses et fonctionnelles de l'espace public (Pradifta et al., 2021). Par ailleurs, étant donné que les interventions étaient destinées à être de courte durée, les stratégies urbaines temporaires se sont montrées comme un moyen plus économique et efficace d'adapter la nouvelle à l'ancienne normalité en termes d'espace public (Law et al., 2020). Il convient de préciser que les interventions de cette nature relèvent parfois de l'urbanisme tactique, de l'urbanisme temporaire ou de l'urbanisme transitoire.

Majewska et al. (2021), en analysant les villes polonaises pendant la pandémie de Covid-19, ont indiqué que l'urbanisme tactique[2] constituait un élément très important pour faire face à la distanciation physique et servait également de base pour réorganiser les villes et répondre aux besoins de la population dans le contexte de réouverture.

En ce qui trait au but de la mise en place des interventions issues des stratégies urbaines temporaires, Pradifta et al. (2021), à partir de l'analyse de projets d'urbanisme tactique liés à la Covid-19, ont remarqué différentes cibles et problématiques à l'échelle des continents. Selon leurs constats, en Asie, le principal défi à combler était l'éloignement physique, tandis qu'en Europe, il s'agissait du mouvement des personnes, puisqu'une grande partie de la population se déplace en transport en commun, et en Amérique du Nord, l'utilisation des espaces publics est devenue un enjeu majeur, principalement en termes de santé mentale postconfinement (Pradifta et al., 2021). Ces problématiques ont été identifiées à différentes échelles dans chacun des territoires analysés, mais leur degré d'importance est variable et contextualisé.

Bien que les autorités aient largement utilisé des stratégies urbaines temporaires lors de différents moments de la crise sanitaire, Law et al. (2020) ont observé que, dans le contexte de pandémie, il n'existait pas encore de plans spécifiques pour la mise en œuvre rapide de ces interventions. Selon les auteurs, ces initiatives seraient cruciales

[2] L'urbanisme tactique est un concept polysémique qui, à l'origine, était émanant de la société civile. Toutefois, un nombre croissant de municipalités adoptent cette pratique d'urbanisme pour intervenir de façon temporaire, voire transitoire sur certains bâtiments et espaces publics.

pendant et après les pandémies puisqu'elles peuvent être un moyen de reconstruire les villes et les quartiers (Law et al., 2020).

Parmi les stratégies les plus récurrentes dans des projets de réaménagement pendant cette période figure la création des zones piétonnes temporaires ainsi que des espaces favorables aux déplacements actifs en privilégiant les piétons et les cyclistes. De plus, ces mesures sont perçues comme une façon d'assurer la santé mentale et physique de la population dans un contexte post-confinement (Nalmpantis et al., 2021).

1.3.2 Projets de piétonnisation : finalités et objectifs

Comme évoqué dans la partie précédente, des outils issus des stratégies urbaines temporaires ont été employés pendant la période de Covid-19, notamment en Amérique du Nord, pour la conversion des espaces à travers l'arrêt de certaines activités — stationnements, rues, et d'autres — pour augmenter l'offre d'espaces ouverts (Pradifta et al., 2021).

De plus, la crise sanitaire a encore une fois suscité des discussions à propos de la place des piétons dans l'espace public. Creten et al. (2021) soulignent que cela est dû aux exigences de distanciation physique, mais aussi au manque d'espaces ouverts et de leur répartition de forme inégale sur le territoire, ce qui a été intensifié pendant la période de confinement. Les auteurs ajoutent que la création de pistes cyclables et d'espaces piétons pendant la période de pandémie sont des actions permettant de redistribuer (temporairement ou plus durablement) l'espace pour les différents modes (Creten et al., 2021).

Nalmpantis et al. (2021) ont analysé les bonnes pratiques de mobilité active mises en place dans les grandes villes européennes pendant la période de Covid-19, surtout celles qui mettent l'accent sur la marche et le vélo. Les principaux aspects positifs mis

en évidence par les auteurs sont similaires à ceux décrits par Majewska et al (2020), soulignant le contrôle de l'obésité et le rétablissement des contacts entre des personnes qui étaient auparavant confinées, souvent dans une situation sédentaire.

Par ailleurs, Honey-Rosés et al (2021), en faisant une projection des effets de la Covid-19 sur l'activité commerciale, ont conclu que le contexte de la pandémie pourrait entraîner une baisse du trafic piétonnier, ce qui entraînerait des effets multiplicateurs négatifs sur de nombreux commerces, ainsi que dans des zones touristiques dépendantes de cet achalandage. Alors, ce n'est pas anodin que des rues commerciales et des secteurs à grand achalandage soient privilégiés lors des fermetures.

D'autres auteurs rajoutent que les zones piétonnes correspondaient à l'objectif général de créer des espaces publics sécurisés pour permettre une vie urbaine active : magasinage, travail, divertissement, etc. (Majewska et al., 2021 ; Buffoli et al., 2022).

À ce titre, les zones piétonnes ont été employées comme stratégie pour augmenter l'achalandage visant à attirer des visiteurs dans les zones commerciales, notamment dans le cas de Montréal, avec le déploiement des voies actives et sécuritaires (VAS) qui ont ciblé surtout des rues commerciales pour les projets de piétonnisation temporaire de la Ville de Montréal pendant la saison estivale de 2020 (CCMM et PQDS, 2020).

Même si dans de nombreux projets pour la période de déconfinement, l'intégration de zones piétonnes et cyclistes est récurrente, lors de nos recherches, nous n'avons pas trouvé d'études portant directement sur l'impact des zones piétonnes pendant la première période de déconfinement, que ce soit en termes de relance économique ou en support aux consignes sanitaires de distanciation physique. La plupart des informations retrouvées proviennent de la littérature grise, telles que des plans et des projets d'aménagement des espaces publics, guides de design, des bilans et des rapports

des projets et surtout des documents de revue de presse. La revue de presse aborde principalement l'augmentation des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes dans plusieurs villes un peu partout dans le monde à travers la conversion des rues de façon temporaire (Bliss, 2020, Rushton, 2020 et Laker, 2020). Un autre point important soulevé est que les interventions urbaines ne relèvent pas toutes des pouvoirs publics, mais sont aussi, dans certains cas, revendiquées par les communautés locales (Laker, 2020).

Il semble important de préciser que dans la deuxième décennie du XXIe siècle, lors de la pandémie de Covid-19, on assiste à un renouveau de la piétonnisation mobilisé par le souci d'une distanciation physique. Cependant, contrairement au mouvement du 20e siècle, la pandémie a vu la prédominance d'interventions urbaines temporaires.

Cette revue de la littérature servira comme base de traitement de nos données et nous permettra de contextualiser notre recherche. Cependant, les concepts principaux qui guideront la discussion de nos résultats seront décrits dans la prochaine section.

CADRE CONCEPTUEL

Au cours de ce chapitre, nous aborderons le concept principal qui guidera l'analyse de nos résultats. La brève genèse des rues piétonnes montre que la revitalisation économique des espaces a souvent été au cœur des discussions. Ce même objectif a été évoqué dans la période de réouverture qui a eu lieu pendant la pandémie de Covid-19. L'analyse de la perception des gens d'affaires dont les entreprises ont été affectées par les fermetures de rues s'avère donc judicieuse.

Dans notre revue de littérature, la résistance au changement, surtout de la part des commerçants, est citée lors des projets de piétonnisation. Comme souligné par Steg et Gifford (2005), la résistance relève d'une méconnaissance des effets du changement, très présent lors de la mise en place de nouveaux projets, surtout dans un contexte inédit, tel que la crise sanitaire.

Perras et Ananian (2024) lors de leur analyse des cas de piétonnisation de Montréal au fil du temps, concluent que la légitimité est un aspect central pour la réalisation et le maintien des innovations, telles que les piétonnisations. À ce titre, l'analyse du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune sous l'angle de la légitimité se révèle opportune pour comprendre son acceptabilité par les gens d'affaires. Ceux-ci sont des parties prenantes directement concernées par la piétonnisation.

En règle générale, la légitimité concerne la manière dont le pouvoir peut être utilisé de façon que les citoyens l'acceptent consciemment (Gilley, 2006). En outre, elle est un jugement porté par les citoyens sur base de multiples actions gouvernementales (Eneqvist et al., 2022). Le concept de légitimité en sciences politiques est assez subjectif puisqu'il se base sur la perception d'autorité et l'acceptation d'un gouvernement par ses citoyens.

Pourtant, ce concept est devenu un élément central du discours politique moderne et il est aussi connu que les institutions gouvernementales et les processus qui semblent légitimes ont plus de chances d'être acceptés par les citoyens, même en cas de désaccord sur le contenu de la décision (Gilley, 2006).

Bien que le concept de légitimité ait fait l'objet d'une vaste littérature en sciences politiques, il fit également l'objet des théories de planification urbaine (Fainstein, 2003). Dans le cadre de ce rapport d'intervention, nous avons fait le choix de nous concentrer sur le cadre conceptuel proposé par Eneqvist et al. (2022) qui se base sur trois types de légitimité en ce qui a trait à la gouvernance d'un projet. Les auteurs distinguent la légitimité de participation (input legitimacy), la légitimité de processus (throughput legitimacy) et la légitimité de résultat (output legitimacy) (Scarpf, 1999 ; Schmidt, 2013 ; Eneqvist et al., 2022).

La légitimité de participation se réfère à l'idée de gouvernement « par le peuple ». Axée sur la participation, elle met l'accent sur la qualité participative du processus d'élaboration des lois et des règles, basée sur le principe que les citoyens doivent être associés à la gouvernance soit de façon directe ou indirectement (Scharpf, 1999 ; Schmidt, 2013, Haller, 2010). Selon Scharpf (1999), la légitimité de participation est particulièrement plausible lorsque l'accent empirique est mis sur des problèmes locaux où toutes les personnes concernées par la décision, ou les représentants qui leur sont étroitement associés peuvent être réunis dans des délibérations à la recherche de solutions sur lesquelles ils peuvent s'entendre. En s'agissant d'un projet expérimental, ce mécanisme de légitimité se concentre sur le recrutement des acteurs ou des parties prenantes, c'est-à-dire les personnes impliquées dans le projet, mais aussi les personnes affectées par celui-ci, sur l'identification de leurs besoins et la mise en place des processus nécessaires à la réalisation de l'action. Cette légitimité implique idéalement la participation de toutes les parties prenantes.

La légitimité de processus met l'accent sur la conception du processus d'élaboration des politiques et sur la capacité à transformer les idées et les plans en résultats — le gouvernement « avec le peuple » (Schmidt, 2013). Elle se concentre sur la mise en œuvre de processus expérimentaux de manière transparente et compréhensible et met en lumière la manière dont les décisions sont prises au cours d'une expérience par le biais de la délibération, du consensus et du vote, ainsi que les participants et les intérêts qu'ils représentent, et la manière dont l'information est partagée (Eneqvist et al., 2022). À ce stade, l'accent est mis sur la transparence des informations en les rendant accessibles et compréhensibles pour les parties prenantes.

Enfin, la légitimité de résultat est axée sur la performance et est centrée sur la capacité du gouvernement à résoudre des problèmes et à fournir des services collectifs — le gouvernement « pour le peuple » (Schmidt, 2013 ; Scharpf, 1999). Dans le cadre des projets expérimentaux, elle implique également les objectifs des activités expérimentales et leurs structures de mise en œuvre (Eneqvist et al., 2022). L'accent des projets expérimentaux est assez souvent mis sur la légitimité de résultat puisqu'ils tendent à se concentrer sur les objectifs finaux. Donc, elle est davantage privilégiée par les pouvoirs publics.

En synthèse, la légitimité de participation concerne la manière dont les citoyens informent le gouvernement pour la prise de décision, la légitimité de processus porte sur la manière dont les processus de gouvernance en soi sont menés et la légitimité de résultat se réfère aux services créés ou interventions mises en œuvre par ces processus (Eneqvist et al., 2022).

Eneqvist et al. (2022) ont étudié la légitimité dans la gouvernance des projets expérimentaux de deux municipalités en Suède. Pour être en mesure de les évaluer, ils

ont conçu un cadre d'analyse sur forme du tableau ci-dessous avec les variantes et les mécanismes pour chaque type de légitimité.

Tableau 1 Les trois types de légitimité dans la gouvernance expérimentale
Source : (Eneqvist et al., p. 1601, 2022,).

	Input Legitimacy	***Throughput Legitimacy***	***Output Legitimacy***
Key Question	Whos is involved?	How are they governing?	What are they attempting to achieve?
Experimental Phase	Design and setup	Testing and analysis	Results and knowledge transfer
Key Activities	• Selecting actors • Mapping interests • Creating open and transparent process	• Establishing decision-making processes • Ensuring opportunities for feedback and information exchange • Sharing information with affected citizens • Supporting learning processes	• Creating process for problem formulation and prioritization • Developing institutional structures for implementation

Le tableau commence par identifier la question clé pour chaque forme de légitimité. Il décrit ensuite à quelle étape du projet expérimental chacune d'entre elles correspond, respectivement. Finalement, le tableau liste les activités principales en lien avec le type de légitimité. En gros, chaque étape du projet a un lien avec un type de légitimité, pourtant, selon les auteurs, les différentes formes de légitimités peuvent également chevaucher et interagir tout au long du projet.

Dans le cadre de notre étude, nous appliquerons les variantes du tableau pour identifier, à partir du discours des gens d'affaires, la prise en charge des mécanismes de légitimité

dans la mise en œuvre du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune. Bien que le projet étudié n'ait pas fait l'objet d'une gouvernance expérimentale[3], comme ceux analysés par les auteurs, il était de nature expérimentale et peut donc être rattaché au même type d'approche.

[3] La gouvernance expérimentale implique des partenariats de collaboration à triple hélice : le secteur public, le secteur privé et le monde universitaire (Eneqvist et al., 2022).

MÉTHODOLOGIE

Notre recherche est une étude de type exploratoire d'un projet d'aménagement transitoire réalisé parmi tant d'autres durant la saison estivale de 2020 — premier été en pandémie de Covid-19 — à Montréal.

3.1 Cas d'étude

Notre cas d'études est le projet de cyclopiétonnisation d'une rue faisant l'interface entre un quartier historico-touristique et l'ancien port de Montréal. Plus précisément, il s'agit de la rue de la Commune. Cette rue fait office de limite administrative entre deux systèmes de part et d'autre : le Vieux-Port de juridiction fédérale et le Vieux-Montréal de juridiction municipale.

Elle constitue une voie importante pour ces deux zones qui se trouvent enclavées entre le fleuve Saint-Laurent au sud et l'autoroute 720 Ville-Marie au nord. C'est aussi la seule voie d'accès pour se rendre au Vieux-Port. Pendant la saison estivale de 2020, en raison des travaux dans le secteur, cette rue était également l'une des seules voies de circulation est-ouest pour les commerçants, les résidents et les travailleurs du Vieux-Montréal. En effet, la rue Saint-Paul — rue parallèle à la rue de la Commune — était aussi fermée à la circulation automobile, comme il est d'ailleurs d'habitude chaque saison estivale.

Il s'agit d'une rue à double sens (est-ouest) avec des places de stationnement dont l'espace est partagé, en temps normal, entre des voitures et des vélos qui circulent sur la chaussée et des piétons qui traversent aux intersections. Le nombre de piétons augmente pendant la saison estivale, surtout les jours d'événements dans le Vieux-Port.

La rue de la Commune est bordée au nord par des bâtisses dont la majorité des rez-de-chaussée sont consacrés aux activités commerciales. Au sud, on ne trouve pas vraiment de constructions qui donnent directement sur la rue, mais un espace ouvert avec des trottoirs et un corridor boisé. Les deux sont principalement dédiés à la circulation des piétons et des cyclistes, puisqu'on y trouve aussi une piste cyclable.

Figure 3 : Aperçu du territoire de couverture du projet de cyclopiétonnisation.
Source : Google maps, 2024.

Notre démarche s'inscrit dans les méthodes qualitatives ayant comme principal outil de collecte des données, l'entretien semi-dirigé. Ces entretiens ont été menés auprès de certains gens d'affaires en bordure de la rue.

Une deuxième démarche utilisée a été le *shadowing*, qui consiste en des observations non participantes. Elles ont été réalisées pendant deux réunions de l'équipe du projet à l'arrondissement Ville-Marie, une en mai et l'autre en juin 2020. L'objectif était d'accompagner les discussions des acteurs responsables du projet et de mieux comprendre les étapes de sa conception.

3.2 Entretiens semi-dirigés

Pour récolter des éléments et des données qui répondent à l'objectif principal de notre recherche, nous avons réalisé des entretiens auprès des gens d'affaires de différents équipements commerciaux et touristiques des deux bords de la rue — Vieux-Port et Vieux-Montréal. L'objectif était de connaître leur expérience de la fermeture de la rue en lien avec le contexte inédit de crise sanitaire. Cela nous permettrait de saisir les perceptions des gens d'affaires à propos du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune. La majorité des entretiens ont été réalisés entre les mois d'avril et septembre 2021.

Ces entretiens nous ont servi à identifier si la cyclopiétonnisation de la zone a favorisé ou pas les activités qui se déroulaient autour de la même et aussi de connaître les stratégies mises en place par les acteurs touristiques et les commerçants pour faire face aux défis locaux engendrés par la pandémie.

3.2.1 Choix des contacts

Comme annoncé précédemment pour les entretiens, nous avons choisi de contacter des organismes, commerces et équipements situés des deux côtés de la rue de la Commune — côté Vieux-Port et Vieux-Montréal. Tout en ayant conscience que les effets de la piétonnisation n'ont pas été ressentis seulement par ceux qui étaient directement voisins à la zone, il n'était pas possible d'interroger tous les acteurs qui pouvaient être

concernés par notre recherche. C'est d'ailleurs ce qui démarque notre travail du projet de recherche maître. Alors que le projet maître s'est attardé sur la perception des usagers (travailleurs, résidents, visiteurs, etc.), notre recherche s'est concentrée sur les gens d'affaires jouxtant physiquement le secteur d'intervention.

Le projet de cyclopiétonnisation a été réalisé entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours. Cependant, nous avons étendu le périmètre couvert par notre recherche jusqu'au boulevard Saint-Laurent, du côté du Vieux-Montréal, puisque la réorientation des flux de voitures était faite depuis ce point. Du côté du Vieux-Port, nous avons privilégié les équipements qui se trouvaient entre le quai King-Edward et le quai de l'Horloge étant donné que cela correspondait au même périmètre délimité du côté du Vieux-Montréal.

Figure 4 : Délimitation du terrain de recherche
Source : Google maps, 2024

Tout d'abord, nous avons dressé un inventaire des équipements, organismes et commerces présents dans le périmètre délimité. Pour ce faire nous sommes venus sur le terrain au mois de mars 2021. À l'occasion, nous avons constaté que certains de ces commerces et équipements étaient fermés. D'autres avaient des heures d'ouverture plus restreintes — ouverts quelques jours de la semaine ou seulement en fin de semaine. Nous avons identifié une vingtaine d'équipements et commerces du côté du Vieux-Montréal et une dizaine du côté du Vieux-Port.

Après avoir identifié certains acteurs qui pourraient parler au nom de ces équipements, nous avons commencé à les contacter par courriel. Nous nous sommes aussi présentés sur place pour essayer de rejoindre des commerçants dont nous n'avions pas trouvé les coordonnées et pour relancer certains acteurs qui ne nous avaient pas donné de réponse. Une difficulté sur le plan méthodologique a été de composer avec la situation incertaine générée par la pandémie ; certaines fermetures temporaires et d'autres définitives.

Nous n'avons pas établi un maximum de participants pour répondre aux entretiens. Notre objectif était d'avoir le plus grand nombre d'acteurs de différents équipements situés dans les deux territoires (Vieux-Port et Vieux-Montréal). Nous avons réussi à avoir douze répondants et nous avons couvert un total de 17 équipements (dix au Vieux-Montréal et sept au Vieux-Port), puisque certains acteurs étaient des gestionnaires, représentants et (co) propriétaires de deux équipements ou plus.

Nous les avons séparés en trois catégories de répondants : commerce (7) et équipement récréotouristique (9) et organisme communautaire (1).

Tableau 2 : Liste des équipements, organismes et commerces interrogés pour les entretiens semi-dirigés du côté du Vieux-Montréal.

NOM	TYPE	DATE DE L'ENTRETIEN
Brewskey	Commerce	03/06/2021
Comptoir 400	Commerce	13/05/2021
Dépanneur Du Fiacre — Crémerie	Commerce	07/05/2021
Queues de Castor	Commerce	07/05/2021
Taverne Gaspar	Commerce	20/05/2021
Auberge du Vieux-Port	Équipement récréotouristique	20/05/2021
Ça Roule Montréal	Équipement récréotouristique	03/05/2021
Marché Bonsecours	Équipement récréotouristique	17/06/2021
Musée Marguerite Bourgeoys	Équipement récréotouristique	15/04/2021
Accueil Bonneau	Organisme communautaire	10/09/2021

Tableau 3 : Liste des équipements, organismes et commerces interrogés pour les entretiens semi-dirigés du côté du Vieux-Port.

NOM	TYPE	DATE DE L'ENTRETIEN
M Churros et Mme Banane	Commerce	04/06/2021
Smoothies & Limonade	Commerce	04/06/2021
Centre des Sciences	Équipement récréotouristique	12/07/2021
Écorécréo — Location Quadricycle et Pédalo	Équipement récréotouristique	14/06/2021
La Grande Roue de Montréal	Équipement récréotouristique	13/05/2021
Tyrolienne Mtl-Zipline	Équipement récréotouristique	04/06/2021
Voiles en Voiles	Équipement récréotouristique	14/06/2021

En somme, le bilan des contacts est positif : nous n'avons reçu qu'une réponse négative, mais nous avons tout de même réussi à effectuer l'entretien avec un intervenant du lieu

en question. De plus, deux acteurs n'ont pas donné de suite à notre demande et d'autres n'ont pas pu être rejoints pour les raisons mentionnées précédemment.

3.2.2 Guide d'entretien

Afin de garder une cohérence entre les réponses des acteurs et pouvoir croiser les données recueillies, nous avons élaboré un seul guide d'entretien qui a été utilisé dans douze entretiens. Seul le premier entretien, mené en novembre 2020, n'a pas été fait avec ce guide puisqu'il a été réalisé dans le cadre de la recherche maître, mais nous avons toutefois gardé le même raisonnement pour les questions.

Le guide contenait une courte présentation du projet de recherche et une mise en contexte du déroulement de l'entretien. Le document, divisé en trois parties, est composé de questions principales et secondaires de clarification.

Dans un premier temps, nous abordions le déroulement de l'activité touristique à Montréal pendant la saison estivale 2020. Les répondants y étaient aussi invités à parler des enjeux entrevus et des stratégies mises en place pour leurs activités durant la même période. Cela nous a permis d'identifier un éventail d'enjeux vécus par des commerçants et des acteurs du tourisme d'une zone touristique en temps de pandémie. Nous avons aussi pu répertorier différentes stratégies utilisées pour surmonter ou tout simplement faire face à ces enjeux.

Ensuite, nous discutions plus spécifiquement à propos de la zone cyclopiétonne de la rue de la Commune et ses implications pour les activités qui se font autour d'elle. Nous interrogions également à propos de l'appréciation des acteurs par rapport aux aménagements, ainsi quant aux impacts du projet pour les deux territoires et plus spécifiquement pour leurs activités. Cela nous a permis de mieux cerner la perception des acteurs quant à la mise en œuvre du projet pendant la durée de la crise sanitaire.

Finalement, dans la troisième partie, nous abordions leurs perspectives pour la saison estivale qui s'annonçait (2021). Nous discutions aussi du désir de revoir le projet mis en place, tout comme des recommandations relatives à des projets qui seraient plus compatibles avec les activités touristiques et commerciales du quartier. Les répondants avaient également à ce moment l'opportunité d'ajouter des éléments qui leur semblaient pertinents.

3.2.1 Déroulement des entretiens

La majorité des entretiens a été réalisée en ligne à travers la plateforme Zoom et trois ont été réalisées sur place. Pour les entretiens via le logiciel Zoom, un lien unique a été créé pour chacun et envoyé au répondant juste après que la date de l'entretien était établie.

Les entretiens duraient de 30 à 45 minutes et commençaient par une brève présentation du projet. Après avoir vérifié si les répondants n'avaient plus de doutes à propos du projet, nous amorcions l'entretien en suivant le guide d'entretien. Il est important de souligner que nous laissions aux répondants l'entière liberté d'ajouter des réflexions qui leur paraissaient pertinentes, même si cela anticipait des éléments abordés ultérieurement dans l'entretien. Les répondants étaient aussi avisés en début d'entretien que ce dernier serait enregistré à des fins de retranscription et étaient invités à donner l'autorisation en signant le formulaire de consentement (en annexe).

En ce qui a trait aux entretiens menés en présentiel, un premier a été fait le jour même où nous avons contacté l'acteur sur place. Il s'est immédiatement rendu disponible pour accorder l'entretien. Deux autres ont été réalisés avec prise de rendez-vous. Les principales raisons d'avoir réalisé des entretiens sur place étaient le fait que certains acteurs ne se sentaient pas à l'aise avec utilisation des plateformes en ligne ou parce qu'ils étaient plus disponibles pour une rencontre en présentiel.

3.3 L'observation non participante

Nous avons participé à deux réunions de l'équipe du projet de l'arrondissement Ville-Marie, d'une durée d'environ une heure chacune. La première a eu lieu le 28 mai 2020 et l'autre le 10 juin 2020, la veille du début de la fermeture. Lors des réunions, nous restions en retrait, nous observions les discussions et prenions seulement des notes. À la fin de chaque séance, nous avons eu l'opportunité de poser des questions à l'équipe.

Dans la première, rencontre, sept personnes de l'équipe du projet municipal étaient présentes, la directrice de recherche et deux candidates à la maîtrise. La deuxième a été composée aussi par sept personnes de l'équipe et les mêmes trois chercheuses. Toutes les rencontres ont été réalisées en lignes sur la plateforme Google Meet. Le sujet principal abordé lors de la première réunion a été le concept final du mobilier et l'échéancier et la deuxième a porté sur le plan d'ensemble du projet et son état d'avancement.

La restitution des séances d'observations était faite sur forme d'un document que nous avons créé à partir de la mise en commun de nos prises de notes. Ce document repérait les noms et les fonctions des participants, la date, le sujet des rencontres bien qu'un résumé des discussions.

Le shadowing a été réalisé dans le cadre du projet maître. Pour notre recherche spécifiquement, cela nous a permis de comprendre l'évolution du projet du point de vue de l'arrondissement et de connaître aussi des changements qui ont été apportés au projet dès l'intérieur.

RÉSULTATS

Dans le chapitre précédent, nous avons présenté les modalités de la collecte de données. Cette collecte s'est concentrée sur des entrevues semi-dirigées auprès des gens d'affaires avec des équipements en bordure de la zone fermée à la circulation automobile. Les résultats qui seront présentés lors de ce chapitre proviennent principalement du discours des personnes interrogées et reflètent leur perception du projet. Même si les données ont été collectées à l'aide d'un format d'entretien plus structuré, les résultats ont été articulés sur la base des commentaires des personnes interrogées.

Dans la présentation des résultats, nous préciserons tout d'abord que la localisation des équipements sur la zone a été un facteur déterminant pour le type, la quantité et l'intensité des problématiques soulevées par les répondants. Ensuite, le changement de clientèle est identifié comme un effet secondaire de la restriction de la circulation des personnes pendant la pandémie est détaillé. Cela étant, nous mettons en évidence un facteur qui est devenu fondamental pour le niveau d'acceptation du projet par les gens d'affaires. Finalement, nous présentons le point de vue des commerçants quant à la poursuite de la piétonnisation, surtout dans un contexte de normalité.

Mise en contexte de l'échantillon

Avant de poursuivre avec la présentation des résultats, contextualiser les entreprises retrouvées dans le secteur de l'étude s'avère important. Ce sont surtout des commerces de destination, tels des restaurants, des hôtels, des musées, des entreprises de jeux récréatifs, des magasins de location d'équipements sportifs récréatifs, ainsi que des boutiques de souvenirs. À part deux dépanneurs qui desservent également les visiteurs et les passants sur la rue, nous n'y trouvons pas vraiment de commerces de proximité.

Il convient également de souligner que la rue de la Commune n'est pas traditionnellement une rue commerciale avec des commerces de part et d'autre. On y trouve seulement des commerces sur son côté nord. Au sud de la rue se trouve le Vieux-Port avec des aires ouvertes. En conséquence, la rue n'est pas bien encadrée. Cette configuration est plutôt exceptionnelle par rapport à d'autres rues piétonnes de Montréal, ainsi qu'à d'autres cas de piétonnisation mentionnés plus haut dans la revue de la littérature.

Par rapport au contexte, il est à noter que le projet de cyclopiétonnisation, comme mentionné auparavant, s'est réalisé pendant la saison estivale 2020, après une période de confinement. C'est-à-dire dans une conjoncture totalement différente de l'habituel — très peu d'achalandage en raison de l'annulation des festivals et de la fermeture des frontières internationales, voire régionales. En outre, les commerçants ont encore dû effectuer des adaptations afin de pouvoir reprendre leurs activités pendant la saison estivale. De plus, avant même de connaître les effets des mesures sanitaires sur leurs activités, un projet de fermeture aussi inédit que la crise s'est rajouté au périmètre de leurs entreprises.

Finalement, nous devons préciser qu'en raison du volume des changements intervenus à court terme, les commerçants ont peut-être eu du mal à distinguer les effets de la fermeture sur leurs activités de celles des mesures sanitaires en contexte de la pandémie de Convid-19.

4.1 Les effets de la fermeture ressentis différemment

Bien que la partie fermée à la circulation ne comprenne qu'un tronçon de longueur de 500 mètres de la chaussée, lors des entretiens, nous avons constaté une différence de

perception des gens d'affaires selon leur localisation dont la place Jacques Cartier est l'axe central.

Tout d'abord, il est important de souligner que la majorité des avis récoltés envers le projet ont été défavorables ou neutres. Il n'y a qu'un acteur sur douze qui se disait plutôt favorable à la piétonnisation, mais qui a quand même émis des réserves quant au projet lorsqu'il serait réalisé dans un contexte habituel de grand achalandage tel qu'avant la crise sanitaire engendrée par la pandémie. Cela marque un contraste avec la perception des visiteurs de la zone, qui expriment un avis positif ou très positif concernant le au projet comme cela a été montré dans la recherche-maître, soit 72 % des personnes interrogées (OMV, septembre 2020).

Selon notre hypothèse de départ, celle d'une possible fragmentation spatiale et foncière entre les deux territoires qui bordent la rue — Vieux-Port et Vieux-Montréal, nous avons juste constaté une différence dans le nombre de problématiques soulevées par les gens d'affaires. Ceux du Vieux-Montréal ont été touchés davantage par des enjeux liés à la fermeture de la rue comparativement à ceux du Vieux-Port. Ils étaient d'ailleurs en mesure de les énumérer et de donner plus de détails à propos des aménagements et de la dynamique des usagers. Cela est peut-être dû au fait que les acteurs interrogés du Vieux-Port ne sont pas directement connectés à la zone cyclopiétonne. En revanche, les vitrines et portes des acteurs interrogés dans le Vieux-Montréal donnent directement sur la rue de la Commune. De sorte qu'ils étaient plus à même d'accompagner l'évolution de la fermeture et les événements qui y avaient lieu, voire d'en ressentir plus directement les effets sur leurs activités.

En réalité, la différence entre les perceptions se manifeste notamment en fonction de l'emplacement de l'équipement des répondants, c'est-à-dire à l'est, à l'ouest ou au

centre du tronçon fermé de la rue de la Commune. Dans ce cas, le territoire où ils se trouvent — Vieux-Montréal ou Vieux-Port — a peu d'influence.

Le premier point qui ressort de cette polarisation est que les gens d'affaires dont les équipements se trouvent à l'est — vers la rue Bonsecours — ou au centre de la zone — à proximité de la place Jacques-Cartier — sont davantage opposés au projet. Ils ont soulevé plus de points négatifs à propos de la fermeture.

Un premier enjeu évoqué par les répondants est celui de l'itinérance. La plupart des acteurs à l'est et surtout ceux situés dans le Vieux-Montréal ont rapporté la présence de personnes en situation d'itinérance comme un aspect négatif de la zone, comme le soulignent ces deux répondants :

> Dans notre coin… dans notre secteur il y a eu beaucoup d'itinérants, fait que c'est devenu plutôt un camping improvisé des gens qui se sont approprié le lieu. (AT1, acteur touristique VM)

> On s'est ramassés littéralement avec des campings sur les sections du terrain, des deux côtés, dans ce secteur fermé là, d'itinérants qui faisaient du harcèlement, puis qu'on se chicanait entre eux autres parce qu'ils sont souvent sur des drogues. (AC4, acteur commercial VM)

Seulement un acteur du côté ouest qui dit fréquenter assez souvent la rue a mentionné ce même enjeu, mais avec une autre approche qui touche à l'inclusion de ces personnes au projet :

> Il y a un secteur en bordure de l'Accueil Bonneau qui a été plus utilisé par des itinérants aussi. Donc, les itinérants se sont installés un peu dans cette aire-là. Je ne dis pas que c'est mal ou que c'est bien. […] si on voulait inclure les itinérants, il aurait peut-être fallu y penser au départ pour pas juste que ça soit un lieu qu'ils investissent un peu de manière aléatoire ou désorganisée. (AT6, acteur touristique VP)

Comme le souligne ce répondant, la partie où les problématiques avec les personnes en situation d'itinérance ont été signalées se trouve à proximité de l'Accueil Bonneau, un organisme qui reçoit des personnes en situation d'itinérance. Outre l'hébergement de plus longue durée, l'organisme offre aussi des repas journaliers à la clientèle cible. Par conséquent, certaines personnes attendaient ces repas et demeuraient à proximité de la zone du projet. Nous avons aussi pris connaissance, lors des entretiens, qu'un centre d'hébergement temporaire de nuit pour les personnes en situation d'itinérance avait été aménagé au rez-de-chaussée du Marché Bonsecours. Cela peut justifier leur fréquentation plus accrue du site, même après la fermeture du centre d'hébergement à mi-juillet.

Pendant nos observations estivales, nous avons pu observer certaines traces à propos des installations sur les trottoirs à l'est de la zone, en face du Marché Bonsecours, qui ont été nommées par les acteurs comme étant des campements. Il faut souligner que cette section de la zone, située entre les rues du Marché Bonsecours et la rue Bonsecours, a été d'une certaine façon enlevée du projet principal, puisqu'une des voies a été libérée à la circulation automobile. Sur place, on trouvait juste une bande cyclable sur la chaussée qui conduisait jusqu'à l'entrée officielle de la zone cyclopiétonne et aussi quelques bancs sur le trottoir, ce qui montre qu'il s'agissait plutôt d'une zone de transit de personnes.

Figure 5 : Objets délaissés sur l'allée en face du Marché Bonsecours
Source : Auteure, 2020

La présence des personnes en situation d'itinérance a aussi soulevé des questionnements par rapport à la sécurité de la zone. Un des acteurs nous a décrit des épisodes de harcèlement de la part de certaines personnes en situation d'itinérance envers des visiteurs et des passants ainsi que d'autres actes délictueux tels que la vente de drogues. Malgré les tentatives de cet acteur de mobiliser la Ville autour de cette problématique, cette dernière s'est exonérée de sa responsabilité. Le problème a finalement été résolu, selon ce même répondant, après avoir sollicité directement le SPVM du quartier qui a commencé à faire des patrouilles dans le secteur.

La question de l'accessibilité et de la circulation dans le quartier a été un autre enjeu cité par les gens d'affaires du côté est — équipements placés à proximité de la rue Bonsecours —, mais aussi évoqué par ceux de la partie plus au centre — aux alentours de la place Jacques-Cartier. Le principal aspect était le fait d'accéder à leurs commerces et équipements. Certains gens d'affaires se sont sentis désavantagés par le fait que leur entreprise se trouvait de l'autre côté de ce qu'ils considèrent comme la voie principale d'arrivée des visiteurs dans la zone. Cette voie principale est le boulevard Saint-Laurent — à l'ouest de la zone — et ils ont estimé que cela a eu un impact négatif sur la fréquentation de leur établissement. Les propriétaires d'entreprises situées à l'ouest de la zone n'ont pas fait état de cette préoccupation, étant donné que l'accès plus proche de leur établissement est le boulevard Saint-Laurent.

La majorité des répondants installés au cœur de la zone possèdent des commerces desservant les locaux. La fermeture de la rue à la circulation automobile a représenté un obstacle de plus pour l'accès de leur clientèle, comme le souligne ce commerçant :

> On a tout de suite ressenti une diminution assez importante du nombre de visiteurs, d'une part, et de nos chiffres. Voilà. Même si on était déjà

> en baisse par rapport au fait qu'il y ait moins d'achalandage. Du moment où ils ont fermé la rue, c'était le désert. OK, donc, c'était un frein pour les gens pour accéder à cette zone totalement. (AC2, acteur commercial VM)

Un autre aspect rapporté en lien avec l'accessibilité surtout par certains répondants du côté est — est le manque d'information et de signalisation. Ceci a semé de la confusion au niveau de la circulation automobile au coin de la rue Bonsecours. L'une des personnes interrogées nous a rapporté une situation qui est arrivée dans cet endroit où elle a dû intervenir :

> Il a fallu que j'envoie un employé dans la rue pour aider l'autobus de la STM à virer de bord parce qu'il n'était pas capable de revenir sur de la Commune. (AC4, acteur commercial VM)

En revanche, à l'autre extrémité de la zone, à l'ouest, les gens d'affaires ont moins ressenti les effets de la fermeture de la rue en ce qui concerne la circulation et l'accessibilité au quartier. Même si certains ont mentionné avoir remarqué une augmentation du bruit et du trafic à l'intersection de la rue de la Commune et du boulevard Saint-Laurent, il y a ceux qui s'opposeront à cet avis en disant que ce n'a pas été différent de ce qui se passe en période « normale ». D'autres vont dire ne pas avoir remarqué d'effets sur la circulation, comme le mentionne cet acteur :

> Au niveau de l'impact sur la circulation automobile, ce que je trouve particulièrement bien, c'est qu'au niveau du boulevard Saint-Laurent […] la rue qui est à l'est de Saint-Laurent, est restée accessible à la circulation automobile, ce qui fait que les gens ne se retrouvaient pas dans un cul-de-sac. (AT6, acteur touristique VP)

Ce même acteur met également en avant le fait que le boulevard Saint-Laurent était devenu, pendant cette période, une voie à double sens de circulation.

Selon lui, cela facilitait l'accès des visiteurs, notamment pour ceux qui se déplacent en automobile, au secteur malgré la fermeture de la rue.

4.2 Changement de clientèles ?

Pour certains acteurs, surtout pour les gestionnaires des équipements récréotouristiques, la saison estivale 2020 a représenté un grand défi en termes de clientèle en raison des effets des mesures sanitaires. Le Vieux-Montréal et le Vieux-Port accueillent chaque année un nombre considérable de touristes internationaux et de festivaliers. Selon Tourisme Montréal (février 2020), la ville a reçu un volume de 11,1 millions de touristes en 2019. En général, environ 85 % des touristes visitent le Vieux-Montréal et 81 % visitent le Vieux-Port et le bord de l'eau (Tourisme Montréal, mai 2019). Pourtant, avec le contexte de la crise sanitaire, les commerçants et exploitants d'équipements récréotouristiques n'ont pas pu compter sur leurs clientèles habituelles. Par conséquent, plusieurs équipements et commerces ont connu une baisse importante du nombre de visiteurs. Pour certains, cela a représenté une diminution de plus de 80 % des visites. Cela s'est reflété de manière générale dans les établissements touristiques de la ville. À titre d'exemple, le taux de fréquentation des hôtels du centre-ville en août 2020 a été de 19 % contre 88 % en août 2019 (CCMM, décembre 2020).

Parmi les facteurs soulevés comme responsables de cette baisse, il y a la fermeture des frontières et par conséquent, l'absence de touristes internationaux — plus concrètement une variation de -84,6 % de la clientèle par rapport à l'année 2019 (Tourisme Montréal, mars 2021). Néanmoins, il s'agit d'une clientèle assez importante pour certains de ces équipements et pour la zone touristique en tant que telle. Un autre facteur est la fermeture des frontières interprovinciales, qui a aussi réduit le nombre de touristes en provenance d'autres régions du Canada, principalement ceux en provenance de l'Ontario. Enfin, les craintes exprimées par les visiteurs des régions quant à visiter

Montréal ont également été évoquées, puisque la ville était classée souvent en zone rouge concernant la Covid-19.

Alors, dépourvus de toutes ces clientèles, les gens d'affaires du centre-ville, et par conséquent de la zone étudiée dans ce rapport, se sont rabattus surtout sur les visiteurs locaux. D'ailleurs, un des objectifs du Plan d'action centre-ville était de développer une campagne de communication pour inciter les Montréalais, les citoyens de la région métropolitaine, ainsi que des personnes d'autres régions du Québec à visiter les commerces et les espaces publics aménagés au centre-ville (CCMM, juin 2020). Pour certains, cela a représenté un changement considérable de clientèle, mais pour la majorité, il s'agissait juste d'une réduction du nombre de clients et de visiteurs. En effet, la majorité des répondants considère surtout avoir perdu des clients qu'en avoir gagné de nouveaux.

Dans ce contexte, les restaurateurs interviewés se sont surtout servis des plateformes de livraison pour atteindre ce public, ainsi que des possibilités de commandes à emporter. Toutefois, la fermeture de la rue a été considérée comme un facteur négatif par les restaurateurs en raison de l'augmentation des délais de livraison. Cela étant dû aux longues distances parcourues à pied par les livreurs, compromettant, par conséquent, la qualité du service.

> Donc, ils reçoivent une commande OK et puis ils stationnent leur voiture à 10 minutes ils doivent marcher à pied […] Là, ils prennent le plat 10 minutes de plus. Le plat, bien sûr, il est froid. Les clients ne sont pas contents. (AC2, acteur commercial VM)

Cependant, certains répondants ont dit avoir identifié de nouvelles clientèles. Même si celles-ci n'ont pas remplacé les touristes internationaux en nombre, les clients locaux leur ont permis de poursuivre leurs activités. Selon les répondants, ces nouvelles

clientèles sont plus jeunes que les clients habituels : le caractère jeune de ce nouveau visiteur est mis de l'avant comme illustré dans ce commentaire par ce répondant :

> On avait une clientèle très, très jeune que normalement on a beaucoup moins. On est plus dans les 25, 30, 35, plus. Là, on était du 18-25. Donc je pense qu'ils dépensent leur PCU. (AC3, acteur commercial VM)

Il y a deux autres acteurs et intervenants qui vont mettre l'accent sur l'émergence de cette nouvelle clientèle. Elle est liée au fait qu'elle aurait de l'argent à dépenser, car elle reçoit la prestation canadienne d'urgence — PCU.

Un autre élément qui ressort de la perception de quelques répondants est le fait que cette clientèle jeune vient des environs de Montréal, des quartiers dits défavorisés. Pour cette raison, certains répondants vont d'ailleurs émettre des jugements par rapport à des questions de sécurité :

> Ça a amené un autre genre de touriste, mais un touriste qui faisait en sorte qu'on faisait des dépôts de caisses toutes les heures à cause qu'on n'était pas trop certains de comment ça allait finir (AT3, acteur touristique VP)

Un troisième élément ressorti concerne l'appropriation des aménagements de la zone, surtout de l'œuvre interactive intitulée Los Trompos. Il s'agissait d'installations ludiques en forme de toupies géantes où les personnes pouvaient s'asseoir et se faire tourner. D'après nos premières observations pendant la période de fermeture de la rue en 2020, ces installations ont été appropriées par tout type de public et attiraient particulièrement des enfants, ce qui donnait une ambiance familiale à l'espace (Ebacher, 2021). Au contraire de ce constat, certains répondants ont décrit que ces installations étaient appropriées différemment par la clientèle jeune :

> Le soir, les jeunes l'utilisaient comme party zone, ils avaient leur propre cabane, leur gazebo, si tu veux. Ils s'asseyaient là-dessus, ils fumaient, puis tout. Donc ce n'était pas vraiment pour une clientèle de famille. (AC1, acteur commercial VM)

Figure 6 : Les installations Los Trompos appropriées par différents publics.
Source : Auteure, 2020

Cela souligne également le caractère fêtard de cette clientèle, également mentionné par d'autres répondants. Pour cette raison, certains commerçants ont fait des adaptations pour l'accueillir. Ces adaptations comprenaient l'extension des heures d'ouverture, car cette clientèle arrivait plus tard dans la soirée. Par ailleurs, ils ont également dû affecter plus de personnel le soir pour répondre à la demande de service. Une autre adaptation entreprise par certains acteurs a été l'embauche d'employés plus robustes pour une intervention physique, le cas échéant. Selon eux, il s'agissait d'une clientèle difficile à gérer dans le contexte de respect des normes sanitaires, surtout après avoir consommé de l'alcool.

4.3 Un projet difficile à saisir

En général, les répondants ont rencontré des difficultés à décrire les avantages du projet de cyclopiétonnisation. Cela commence par un problème de communication. Malgré les panneaux installés dans la rue pour prévenir de la fermeture et la communication de l'équipe de projet avec la SDC du Vieux-Montréal et la Société du Vieux-Port, certains

répondants situés sur les deux territoires ont affirmé avoir pris connaissance de la fermeture de la rue au moment même où elle s'est faite.

Figure 7 : Avis de fermeture de la rue de la Commune. Séance d'observation exploratoire du 7 juin 2020.
Source : Auteure, 2020

Selon nos observations exploratoires réalisées en mai et juin 2020, les panneaux d'information ont été installés environ dix jours avant la fermeture de la rue. Lors de notre observation du 30 mai, ces derniers n'étaient pas encore présents. Il n'y avait aucune indication des étapes du projet, à savoir les aménagements prévus et les délais pour leur installation. Ce manque de prévisibilité a également contribué au sentiment d'incompréhension des objectifs du projet de la part de certains répondants.

Cependant, lors d'une séance d'observation non participante auprès des gestionnaires du projet à la Ville de Montréal, ce sujet a été évoqué par une des intervenantes. Dans un premier temps, l'idée de mettre des affiches indiquant les étapes du projet a été perçue comme positive. Cela permettrait d'informer de ce qui était prévu pour la zone et, par conséquent, d'éviter des ambiguïtés, puisque la rue ne serait pas aménagée tout

de suite après sa fermeture. Entretemps, l'équipe a conclu que cela pourrait créer des attentes de la part des usagers et ils n'ont pas mis cette idée en œuvre (OMV, mai 2020).

Un grand nombre de répondants n'a pas bien saisi l'objectif du projet. Tout d'abord, les aménagements soulevaient des questionnements concernant leur capacité à bien remplir l'espace. Selon certains répondants, il n'y avait pas assez d'aménagements pour remplir la zone. Ils n'étaient pas capables de comprendre si cela était en raison de la crise sanitaire et que l'objectif était de laisser plus d'espace pour la circulation des personnes et pour la distanciation physique. L'impression de certains acteurs était d'un projet de dernière minute, mal planifié, comme le décrit ce répondant :

> Ça avait l'air d'être quelque chose qui avait été fait bien rapidement pour se trouver une solution » (AT3, acteur touristique VM)

En fait, avant la pandémie, l'objectif du projet était de retenir des personnes sur la zone en offrant des espaces de repos et de promenade dans une ambiance festive avec une programmation artistique et des expositions de plein air (Ebacher, 2021). Seul un répondant nous a fait part d'avoir connu le projet initial :

> La Ville de Montréal qui avait même envoyé par courrier dans toutes les boîtes aux lettres, un avis de piétonnisation […] avec des perspectives en couleurs. J'étais encore à mon bureau où on avait l'impression d'être dans un endroit magnifique » (AC2, acteur commercial VM).

Face à la pandémie, certaines idées d'avant ont été rejetées, comme l'animation sur le site, comme prévue dans le projet initial, au profit des espaces assis pour mieux assurer la distanciation physique (Ebacher, 2021). L'enjeu de la distanciation physique a d'ailleurs été évoqué lors d'une réunion de l'équipe de projet à laquelle nous avons participé. L'équipe travaillait à refaire le concept du projet pour garantir le respect des normes sanitaires, notamment en ce qui a trait à la distribution des assises sur les

modules. Toutefois, la réduction du nombre d'aménagements n'a pas été évoquée comme une solution envisagée pour la distanciation physique (OMV, mai 2020). Apparemment, le nombre de modules ne changerait pas en fonction de la crise sanitaire, mais plutôt en fonction de la capacité du fournisseur de les livrer.

Figure 8 : Aménagements sur la zone cyclopiétonne. (a) Faible nombre d'aménagements sur la zone le 18 juillet 2020, plus d'un mois après la fermeture ; (b) Apparition des modules « Los Trompos » lors de la séance d'observation du 1er août 2020 ; (c) Identification de l'installation des chaises Adirondak le 13 août 2020 ; (d) Constat de l'installation de deux modules prévus dans le projet le 5 septembre 2020.
Source : Auteure, 2020

Un autre questionnement de la part de certains répondants était la justification de la création d'une nouvelle zone piétonne alors qu'il en y a d'autres, déjà bien consolidées. D'ailleurs, selon eux, la rue Saint Paul et les promenades du Vieux-Port sont beaucoup plus attrayantes en raison respectivement de la présence de nombreux restaurants et boutiques, et de la vue sur le fleuve Saint-Laurent. Certains répondants ne voyaient pas l'intérêt d'un autre espace piétonnier principalement dans une période de moindre achalandage comme celle-ci.

> À un certain moment, si tout le Vieux-Montréal est rendu fermé… tu sais, s'il y a tellement de rues fermées qu'au final… comme je le disais, c'était trop proche du Vieux-Port, trop proche de la rue Saint-Paul, qui est déjà une artère très connue, très commerciale, boutiques et tout, donc… puis comme c'était juste un petit bout pas clair. Rien pour l'aider. (AC3, acteur commercial VM)

Par ailleurs, la raison pour la fermeture ne provient pas du besoin de la création des zones piétonnes dans le secteur, mais des constats faits auparavant. Dans le cadre du projet de recherche maître, des problèmes de cohabitation entre cyclistes, piétons et véhicules ont été observés, particulièrement aux abords du passage piéton entre la place et le quai Jacques-Cartier. Ces problèmes sont causés par les mauvais alignements des rampes et des trottoirs. Les piétons sont souvent confus quant aux endroits où traverser et les voitures où s'arrêter (Ananian et al., 2021). Il y a également des acteurs municipaux qui vont souligner ce caractère conflictuel entre piétons, cyclistes et voitures et dépeindre la rue comme dangereuse (Ebacher, 2021).

Comme piste de solution pour certaines problématiques liées à la rue et aussi pour combler le manque de connectivité entre la rue de la Commune et le Vieux-Port, plusieurs documents de planification tels le — Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal (PPMV) de 2013, le Plan local de déplacement (PLD) de l'arrondissement de Ville-Marie de 2020 et le Plan d'Action du Vieux-Montréal en cours d'élaboration — envisagent de réduire ou encore de retirer le transit automobile. Le projet de cyclopiétonnisation a émergé de ces constats et du souhait exprimé par les élus d'avoir une vitrine internationale pour la transition écologique selon une proposition d'aménagement visant à terme la carboneutralité.

Un autre élément remis en question est le fait que le projet viendrait favoriser un contexte de relance économique ; dans ce cas, certains des répondants sont d'avis qu'« une consultation de différents acteurs du milieu peut être essentielle » (AT1,

acteur touristique VM), puisqu'ils disent ne pas avoir été consultés à propos du projet. Par ailleurs, si l'objectif du projet était d'aider les commerçants à avoir des retombées économiques, selon quelques répondants, ils auraient dû être invités à occuper la zone en aménageant des terrasses ou un kiosque d'informations où ils pourraient montrer leurs produits, comme c'est le cas dans d'autres rues piétonnes à Montréal. Ce serait aussi, d'après eux, une façon d'animer la zone qui manquait d'éléments pour être compétitive par rapport aux autres espaces piétonniers du quartier comme le souligne cet acteur :

> Pourquoi les gens vont sur Saint-Paul ? Parce qu'il y a plein de terrasses partout et les boutiques sont là, tout le monde est actif. Alors que là sur de la Commune le monde était mort un peu à l'exception de deux ou trois restaurants comme nous qui faisaient quelque chose. (AC3, acteur commercial VM)

Concernant les consultations publiques à propos du projet, l'équipe responsable du dossier nous a expliqué qu'ils ont pris la décision de ne pas les tenir, puisqu'il s'agissait d'un projet pilote et que l'objectif était de faire une première démonstration aux citoyens, avant de les consulter. Alors, ils se sont limités à consulter certaines parties prenantes, partenaires du projet, et à identifier les contraintes qui pourraient les affecter.

Finalement, le fait d'empêcher la circulation véhiculaire sur un des principaux accès au quartier n'a pas été perçu comme justifié. En effet, les autres rues parallèles qui permettaient la circulation est-ouest étaient, elles aussi, fermées en raison d'une piétonnisation ou de travaux sur la voirie. Plusieurs répondants mentionnent les chantiers sur des voiries dans le quartier, qui nuisent à leur circulation ; celle des professionnels qui y viennent pour la livraison ou d'autres types de services, celle des services d'urgence et aussi celle de leur clientèle, comme le souligne ce répondant :

> Ça crée aussi un gros problème de logistique pour les clients qui veulent venir parce qu'ils ne peuvent plus accéder à la place Jacques-Cartier, qui est quand même le cœur névralgique du Vieux-Montréal, sans marcher minimum 10 minutes à pied. (AC2, acteur commercial VM)

Un autre répondant explique la problématique des voies de circulation dans le secteur en fonction des travaux, ce qui obligeait presque les gens à sortir du quartier pour pouvoir le traverser :

> La rue Notre-Dame, il y avait des travaux avec l'Hôtel de Ville et tout ça. Fait que la seule voie de contournement c'était presque Viger ou Saint-Antoine. (AT5, acteur touristique VM)

À aucun moment, pendant les réunions de l'équipe du projet, la fermeture des rues parallèles ou la question de la circulation est-ouest dans le quartier n'a été mise de l'avant. Il se peut qu'il s'agisse d'un sujet traité précédemment et à l'étape où il était rendu, cela n'était plus une question faisant partie du débat. Cependant, il est vrai qu'avec la fermeture de la rue de la Commune, il était nécessaire de se rendre à la limite du Vieux-Montréal ou même en sortir pour pouvoir traverser le quartier en voiture.

En somme, selon ce que nous avons pu constater à partir des perceptions des gens d'affaires que nous avons interrogés, pour différentes raisons, les problématiques se sont superposées aux avantages qu'ils pouvaient tirer de la fermeture. Cela n'a pas contribué à une bonne acceptation du projet.

4.4 L'avenir du projet compromis

Bien que certains répondants aient donné des suggestions pour qu'un projet soit plus en adéquation avec la réalité locale, la majorité d'entre eux ne pense pas qu'il s'agisse d'un projet pertinent pour le secteur. Premièrement, comme certains d'entre eux l'ont

mentionné, c'est un secteur qui ne manque pas d'espaces piétons. On compte parmi ces espaces le Vieux-Port avec ses promenades au bord de l'eau, la rue Saint-Paul, la place Jacques-Cartier et les larges trottoirs de la promenade aux abords de la rue de la Commune. De plus, selon la perception des gens d'affaires, certains de ces espaces sont beaucoup plus attractifs que la rue de la Commune, soit en raison de leur situation en bord de l'eau, soit en raison de leurs commerces plus attractifs, tous deux difficiles à concurrencer.

Un acteur du Vieux-Port a même soulevé un aspect, selon lui, contradictoire au projet par rapport au lieu où il a été réalisé :

> Ça serait comme essayer de créer une rue piétonne sur le bord du canal Lachine. Je ne crois pas nécessairement que ça aiderait. Ça vient un peu en contradiction avec l'esprit du lieu. (AT4, acteur touristique VP)

En outre, pour certains répondants, ce n'est pas un projet envisageable dans un contexte de relance économique, car il ne contribue pas à augmenter l'achalandage dans le secteur et n'apporte rien aux visiteurs ou aux touristes, comme c'est le cas dans d'autres rues piétonnes de Montréal. Au contraire, selon eux, la fermeture peut causer encore plus de problèmes de circulation et d'accessibilité dans le quartier et par conséquent, faire fuir les visiteurs.

Comme nous l'avons déjà mentionné, la rue de la Commune était déjà sujette à de nombreuses discussions autour de la circulation, de l'achalandage, du stationnement, de la sécurité, entre autres enjeux. Lors d'une consultation publique commanditée en 2016 par la Société du Vieux-Port, il est ressorti, entre autres conclusions, que l'espace dédié aux voitures sur la rue de la Commune devrait être réduit (Ananian et al., 2021). Le projet initial de cyclopiétonnisation viendrait alors répondre d'une certaine façon à ce propos.

Il faut également souligner que le projet de cyclopiétonnisation ne s'est pas déroulé dans le même contexte que celui proposé à l'origine. C'est-à-dire que la fermeture de la rue ne répondait donc plus aux besoins identifiés avant la pandémie. Par ailleurs, le manque de clarté des objectifs a fait que la plupart des personnes interrogées n'ont pas établi de liens entre les problématiques qu'elles rencontraient avant la pandémie, surtout ceux qui touchaient à la circulation automobile sur la zone et le grand achalandage de personnes qui transitent entre les deux territoires, et le projet en question. Elles ont souvent mentionné ces éléments séparément ou, dans d'autres cas, certaines ont déclaré que la fermeture n'avait fait qu'aggraver la situation.

Sur ce point, certains répondants suggèrent qu'avant de mettre en place un nouveau projet comme celui-ci, il serait mieux d'essayer d'aménager les espaces vacants du quartier, principalement ceux en bordure de la rue — par exemple le trottoir devant le Marché Bonsecours, ou encore les trottoirs du côté sud de la rue. Selon eux, cela pourrait augmenter l'attractivité de la zone, sans nuire à la circulation.

D'ailleurs, certains gens d'affaires ne voient pas la viabilité du projet dans un contexte normal, comme exprimé par ce répondant :

> Moi, je pense pas que c'est un projet qui est fonctionnel en temps normal. Déjà que là l'achalandage était dix… même pas dix pour cent de l'achalandage régulier dans le Vieux-Port, tsé, déjà ça causait des problèmes. Si c'est une année normale, je pense que ça va… tsé, ça ne fonctionnera pas (AT3, acteur touristique VP).

Un seul acteur a dit qu'il fallait le tester dans un contexte normal pour en faire une vraie expérience, puisque dans le contexte où il a été fait, sans le même achalandage d'une période normale, il ne serait pas possible d'évaluer les vrais effets sur la zone et les commerces et équipements riverains.

Deux autres répondants trouvent envisageable une fermeture de fin de semaine, période de plus grand achalandage dans le quartier. Pourtant, selon ces acteurs, il faut le faire différemment comme le suggère ce répondant :

> Il faut que ça soit fait avec des aménagements sur la rue. Ça doit permettre, par exemple, aux terrasses de pouvoir s'installer […] pour créer pas juste des gens qui vont marcher, mais des gens (AT2, acteur touristique VM).

À plusieurs reprises et par différents acteurs, la rue a été mentionnée comme vide et/ou pas assez fréquentée. Selon l'un des répondants, cela est dû au fait qu'il n'y a pas un bassin important de personnes qui habite à proximité de la rue de la Commune pour être en mesure d'« habiter cette rue, la faire vivre, marcher dessus, jouer, courir, promener chien » (AC2, acteur commercial VM), comme c'est le cas des autres rues piétonnisées à Montréal. Un autre facteur qui, selon certains répondants, ne contribue pas à la viabilité du projet.

En bref, le projet ne fait pas l'unanimité parmi les gens d'affaires. Même pour ceux qui n'ont pas soulevé beaucoup de problématiques en lien avec la fermeture de la rue, cette dernière ne leur paraît pas pertinente pour la zone.

Toutefois, le contexte de grand volume de changements à court terme n'a pas permis aux personnes interrogées de mesurer les effets de la piétonnisation de manière détaillée et concrète. Tout cela a pu contribuer à cette opposition.

Par la suite, nous allons pouvoir observer ces résultats à la lumière des trois types de légitimé, afin de mieux comprendre la relation existante entre la légitimité et les résultats du projet.

DISCUSSION DES RÉSULTATS ET RECOMMANDATIONS

Après avoir présenté nos résultats, nous reviendrons dans cette section sur certains des aspects soulevés, ceci afin de les analyser sous l'optique des trois types de légitimité en nous basant notamment sur le tableau élaboré par Eneqvist et al. (2022). Des recommandations seront également émises à l'attention des porteurs du projet — la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie.

L'objectif de la discussion est d'interpréter les résultats au regard des éléments de légitimité. Cela nous permettra de mieux comprendre comment cela peut avoir un impact sur l'acceptabilité du projet par les parties prenantes, dans le cas de notre étude, les gens d'affaires riverains de la zone.

Dans notre discussion, nous allons nous concentrer plus particulièrement sur les activités clés présentes dans le processus de projet en fonction de chaque type de légitimité.

5.1 Légitimité de participation

Ce premier aspect de la légitimité est établi au début du projet, dès la phase de conception. Il s'agit en particulier d'identifier les acteurs en parties prenantes qui participeront au projet à certains égards, soient sommairement en intervenant dans les discussions, soient plus activement en prenant part aux décisions. Eneqvist et al. (2022) soulignent l'importance de bien identifier les parties prenantes et même la nécessité d'établir des processus de recrutement bien structurés, afin que cela ne se fasse pas au hasard, sans critères clairs, et que cela n'aboutisse pas à une véritable représentation des parties concernées.

Dans le cas du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune, les commerçants rapportent qu'ils n'ont pas été invités à participer au projet ni aux discussions préliminaires. Selon ce qui nous a indiqué, l'équipe de projet (arrondissement et Ville centre), la Société de développement commercial du Vieux-Montréal et la Société du Vieux-Port de Montréal (SIC) ont été retenues comme représentants des gens d'affaires des deux secteurs, étant donné que les principales informations et décisions ont été échangées avec ces institutions et organismes.

Une cartographie des intérêts bien définie est essentielle, notamment pour vérifier que le projet est susceptible de répondre aux besoins qu'il vise à satisfaire. Cependant, si le choix des acteurs n'est pas fait de manière à inclure toutes les parties intéressées, cela risque également d'avoir un impact sur l'identification des intérêts et, par conséquent, des priorités d'action.

Le projet étudié n'a pas fait état d'une consultation auprès des personnes que nous avons interrogées. En ce qui concerne la consultation publique, les gestionnaires du projet ont décidé de ne pas le faire, puisqu'il s'agissait d'un projet pilote. Selon eux, il faut d'abord faire une démonstration de la pertinence d'une intervention aux gens, avant de les consulter. Alors, ils ont décidé de se limiter à ceux qu'ils ont appelés comme « les parties prenantes » du projet, ce qui nous a semblé être plutôt des partenaires du projet et des autorités. Selon eux, l'immédiatisme du projet demandait une simplification en termes d'acteurs.

Bien que le projet date d'avant le début de la crise sanitaire, il est vrai que pendant la pandémie la rapidité avec laquelle les décisions devaient être prises et les actions mises en œuvre impliquaient que, dans la plupart des cas, il n'y avait pas de temps pour consulter les parties concernées.

Néanmoins, il est possible d'affirmer que la légitimité de participation a largement été négligée dans le cadre du projet. Même si, pendant la courte période au cours de laquelle le projet a dû être restructuré pour intégrer le projet de la Ville, peu de temps a pu être consacré à la consultation des parties prenantes. Durant la période de conception du projet, cette mesure semble ne pas avoir été considérée non plus. Et cela n'a pas été sans conséquences comme nous le verrons dans cette section. En effet, si certaines parties prenantes ont été approchées, dont celles représentant la majorité des riverains interrogés, ce qui ressort du discours des gens d'affaires, cela n'a pas suffi pour représenter la diversité des équipements du secteur.

Pistes de solution :

Afin de renforcer la légitimité de la participation, nous suggérons à l'équipe gestionnaire du projet, lors d'une prochaine version du projet :

de faire appel à un nombre plus représentatif de parties prenantes, surtout des gens d'affaires, et de les impliquer davantage dans les démarches du projet. Cela permettrait d'essayer d'atténuer leur aversion à la piétonnisation de la rue de la Commune.

de consulter les parties prenantes à toutes les étapes du projet, à propos de leur perception des problématiques en lien avec la piétonnisation, puisqu'elles sont quotidiennement confrontées aux problèmes qui s'y posent.

Si l'équipe avait sollicité des parties prenantes plus représentatives avant la pandémie, il aurait été peut-être plus facile de les solliciter lors des consultations plus rapides à propos des mesures à prendre pendant la période de réouverture durant la

pandémie. Alors, établir un moyen de communication et consultation direct avec les parties prenantes — logiciels, liste de courriels, groupes de discussion virtuels, etc. — peut faciliter la démarche.

5.2 Légitimité de processus

La légitimité de processus fait référence à la démarche d'élaboration et surtout de mise en œuvre du projet. En s'appuyant sur la légitimité de participation, elle traite des procédures visant à garantir l'ouverture entre les parties prenantes impliquées à travers des processus expérimentaux transparents et compréhensibles (Eneqvist et al., 2022).

La transparence est un concept clé de la légitimité de processus. À cet effet, le partage d'informations avec les citoyens concernés est un élément fondamental de la démocratie participative. Selon nos constats, le manque de transparence a été l'une des principales faiblesses se traduisant en « un projet difficile à saisir ».

Tout d'abord, le manque de communication a fait que certains répondants n'ont appris la fermeture de la rue qu'au moment où elle s'est produite. Par la suite, d'autres problématiques s'y sont ajoutées comme, par exemple, lorsque des personnes sont venues effectuer des travaux d'entretien sur certains commerces ou équipements de la zone et ne savaient pas comment s'y rendre ; ou lorsqu'au début de la fermeture, selon l'une des personnes interrogées, les chauffeurs d'autobus ne savaient pas que la rue était fermée et ont continué à emprunter l'itinéraire qui n'était plus disponible. Dans ce cas, il y a eu un manque de communication également avec la société de transport de la ville.

En outre, selon une décision des responsables du projet, il n'y a pas eu non plus de communication avec les citoyens sur les étapes de réalisation du projet. Ce qui, une fois de plus, a entraîné une incompréhension du projet par les répondants.

Un autre point qui affecte la légitimité du processus, et qui a été soulevé lors des entretiens, est la possibilité de retour et d'échange d'informations. Selon la légitimité de processus, il est nécessaire d'établir un canal d'échange d'informations entre les parties impliquées et les gestionnaires du projet. Cet aspect a également été négligé pendant la réalisation du projet, selon le discours de certains répondants. Les témoignages révèlent qu'il n'y avait pas vraiment un canal officiel d'échange d'informations. Ainsi, il ne restait plus que le dépôt de plaintes auprès de la mairie. Cela a abouti à des décisions exécutoires sur le projet, comme le cas de l'ouverture d'un tronçon à la circulation automobile ou le retrait d'un espace pour la livraison d'un restaurant. Dans certains cas, cette stratégie n'a pas fonctionné et un des participants a cherché un contact direct avec la police pour régler une question de sécurité.

Pendant la période de crise sanitaire, de nombreuses interventions, dont les piétonnisations, relevaient des stratégies urbaines temporaires. En effet, elles constituaient généralement des mesures temporaires, de courte durée et d'adaptation facile (Law et al., 2020). Étant donné ces caractéristiques, il aurait été intéressant d'avoir combiné ces stratégies avec des outils de la légitimité de processus pendant la période d'exécution du projet pilote, surtout dans ce contexte imprévu et inconnu de crise sanitaire. Un moyen d'échange d'information entre les parties prenantes et les gestionnaires du projet aurait pu être mis en place. Des adaptations auraient pu être faites au fur et à mesure des retours à propos du projet, jusqu'à trouver un modèle plus pertinent pour la zone.

En revanche, le manque de transparence et d'accessibilité des gestionnaires a provoqué un certain malaise chez les gens d'affaires à l'égard du projet. Selon Eneqvist et al. (2022) Alors qu'il existe de multiples possibilités d'impliquer les citoyens dans les processus d'expérimentation, il est rare que les responsables municipaux et leurs collaborateurs les informent ou les impliquent, même s'ils sont susceptibles d'être affectés. Il convient également de souligner que ces décisions ont eu un impact sur la compréhension du projet et son avenir désormais compromis.

D'autres aspects susceptibles de soutenir la légitimité de processus, soulevés par Eneqvist et al. (2022), sont la mise en place du processus de prise de décision et le soutien du processus d'apprentissage. Avec les données dont nous disposons, nous ne sommes pas en mesure d'évaluer ces deux éléments. Toutefois, la légitimité de processus semble avoir déjà été compromise dès le départ.

Pistes de solution :

Pour mettre en place des mécanismes de la légitimité de processus, nous conseillons de :

Communiquer de manière transparente ce qui est prévu pour chaque étape du projet. Si possible, disposer d'un moyen de communication accessible à toutes les parties intéressées, ainsi qu'à la communauté en général, tel que les réseaux sociaux.

Créer un canal ouvert pour l'échange d'informations entre les parties prenantes et les gestionnaires du projet tout au long du processus.

Se servir effectivement de la flexibilité des outils des stratégies urbaines temporaires, dans le cas du projet, de l'urbanisme transitoire, pour effectuer des ajustements au fur et à mesure que les besoins apparaissent, ainsi que pour tester différentes configurations de l'espace de la chaussée afin d'établir un vrai processus d'expérimentation.

5.3 Légitimité de résultat

La légitimité de résultat, dans le cas des projets expérimentaux, fait référence à la capacité du projet à atteindre les objectifs et à résoudre efficacement les problèmes existants, tout comme les structures de mise en œuvre. Pour que les résultats puissent satisfaire les besoins, selon la légitimité de résultats, il faut tout d'abord créer des processus pour la formulation des problèmes et l'établissement de priorités. Pour cette raison, la légitimité de résultat est pertinente depuis le début du projet/dans le processus d'expérimentation pour assurer que les objectifs soient atteints (Eneqvist et al., 2022).

Dans le cas de la rue de la Commune, le projet de cyclopiétonnisation est le fruit des réflexions de la Ville de Montréal autour des problématiques liées au grand nombre de personnes qui circulent dans la zone, surtout durant la saison estivale dans un contexte prépandémique. Par conséquent, l'objectif de la piétonnisation de la rue de la Commune avant la pandémie était de sécuriser le passage des piétons entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port afin de faciliter la circulation des personnes entre les deux secteurs.

Durant la pandémie, avec la proposition des voies actives sécuritaires (VAS), l'objectif a évolué pour s'adapter à la situation de crise sanitaire. Alors, la piétonnisation avait

comme but de faciliter la distanciation physique et garantir la sécurité des usagers ainsi que, dans le cas des rues commerçantes, favoriser la reprise économique.

Ce dernier objectif joint de près l'objectif des premières zones piétonnes. Lors de la perte de vitalité des centres-villes, la piétonnisation a été envisagée comme un moyen de promouvoir leur relance économique (Norbert, 2003, Matuke et al., 2021 ; Feriel, 2015 ; Amos, 2020). Dans le cas de la rue de la Commune, la perte de vitalité a été le résultat de la baisse des touristes tout comme l'annulation des événements, due à la situation de la crise sanitaire. Malgré les causes différentes, les bénéfices obtenus pourraient être similaires.

Cependant, la rue de la Commune n'est pas une rue commerçante conventionnelle. Les commerces se trouvent exclusivement du côté nord de la rue. L'autre côté fait partie du territoire du Vieux-Port et ne comporte que des trottoirs et des allées d'arbres, sans installations à proximité, ce qui implique un nombre de commerces réduits dans la rue. De plus, selon les commerçants riverains à la rue, ceux-ci n'ont pas été invités à occuper l'espace de la rue avec des terrasses ou autre type d'intervention pour favoriser leur relance économique, comme nous l'avons démontré dans les résultats. En outre, certains critiquent également les installations mises en place pour divertir les visiteurs, car elles n'étaient pas régulièrement nettoyées, ne répondant pas vraiment aux normes sanitaires en vigueur.

Il est encore pertinent de souligner que la majorité des cas de piétonnisations nord-américaines ont échoué. En général, selon l'analyse de Matuke et al. (2021), le fait d'être localisées à proximité d'une attraction touristique favorise la réussite des rues piétonnes, puisque cela garantit une plus grande affluence de personnes. Toutefois, la crise sanitaire a affecté cette particularité de la zone. Alors, dans ce contexte, un autre élément qui serait à analyser, toujours en lien avec les facteurs de réussite et d'échec

de Matuke et al. (2021), serait la densité de la population locale susceptible de maintenir les commerces dédiés aux piétons. Dans ce cas, ce n'est pas une force du secteur non plus. Outre le fait que la région ne compte pas beaucoup de résidents en raison de la pandémie, de nombreux travailleurs susceptibles d'y circuler étaient en télétravail.

En revenant sur la légitimité, un autre point qui touche la « légitimité de résultat » est la création d'un cadre institutionnel pour la mise en œuvre du projet. Cela comprend la capacité à mettre en relation les ressources pertinentes pour atteindre les objectifs tels que les connaissances spécialisées, le personnel, les ressources financières et la légitimité (Pierre et Peters, 2005 dans Eneqvist et al., 2022). D'après ce que nous avons pu observer dans les discussions de l'équipe municipale de projet, l'allocation des ressources ne semblait pas très claire pour eux, en particulier en ce qui concerne les ressources financières. Jusqu'à la dernière réunion à laquelle nous avons assisté, quelques jours avant la fermeture, ils n'étaient pas certains du nombre de modules qu'ils seraient en mesure d'installer dans la zone.

Les personnes interrogées n'ont pas été insensibles à cette question. Certaines d'entre elles, interrogées sur le mobilier placé dans la rue, ou même de manière spontanée à d'autres moments de l'entretien, ont précisé que tout cela leur paraissait un peu improvisé. La faible quantité d'équipements a été interprétée comme un manque de ressources financières et de qualité technique dans la planification.

En bref, compte tenu des objectifs définis par les VAS et de la perception des gens d'affaires riverains de la zone, il ne semble pas que le projet de cyclopiétonnisation ait constitué une solution aux problèmes posés par la crise sanitaire. Par conséquent, il n'a pas atteint les résultats proposés. D'autres personnes interrogées doutent également que le projet sous ce format puisse répondre aux besoins de la zone dans un contexte de

normalité. À cet égard, la légitimité de résultat semble également avoir été limitée dans le cadre du projet analysé.

Nous pourrons par ailleurs considérer que la perception négative du projet en tant que solution aux problèmes de la zone reflète possiblement la faible représentativité des gens d'affaires lors des discussions sur le projet et de l'établissement des priorités. Cela est étroitement en lien avec la légitimité de participation.

Pistes de solution :

Le projet ne semble pas avoir répondu aux objectifs auxquels il ne se proposait avant la pandémie ni durant la période de crise sanitaire. Pour permettre de mieux saisir la légitimité des résultats, nous suggérons de :

Avant de lancer un nouveau projet, faire une analyse des facteurs qui seraient favorables et défavorables à la piétonnisation de ce secteur sous différents angles : la circulation automobile dans le quartier, notamment pour les résidents ; l'accessibilité — que ce soit par rapport aux moyens de transport pour accéder à la zone, à partir des stationnements, des stations de métro, etc., ainsi que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite aux équipements et commerces du quartier ;

Prévoir des solutions concrètes pour les possibles problématiques relevées des analyses, comme, par exemple, des modes transport alternatifs pour les personnes à mobilité réduite à partir des stationnements et/ou stations de métro, ou même pour circuler dans la zone.

Assurer une planification collaborative, avec les parties prenantes identifiées, dès la phase initiale du projet afin de trouver un modèle d'intervention qui corresponde mieux aux besoins de la zone.

CONCLUSION

Comme nous l'avons démontré dans la littérature, les rues piétonnes ont été souvent utilisées comme ressources pour la revitalisation des zones commerciales (Feriel, 2015, Matuke et al., 2021 ; Norbert, 2003 ; Amos, 2020). Pendant la pandémie, des projets de piétonnisation ont surgi avec l'objectif d'offrir plus d'espace de circulation aux piétons, mais également dans le but de revitaliser le commerce. La Ville de Montréal a mobilisé cette stratégie pour répondre à ces deux objectifs respectivement.

Dans ce rapport, nous nous sommes proposé d'analyser le projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune selon la perspective des gens d'affaires riverains au tronçon piétonnisé. Nous avons cherché à identifier comment la légitimité a influé sur l'acceptabilité du projet par ces parties prenantes.

Notre premier objectif était d'identifier l'impact de la fermeture sur leurs activités, pour ensuite l'analyser sous l'angle de la légitimité. Pour ce faire, nous avons utilisé la grille d'analyse de Eneqvist et al. (2022) qui aborde les trois types de légitimité : la légitimité de participation, la légitimité de processus et la légitimité de résultats.

Selon ce que nous avons retenu des rapports des personnes interrogées et du discours des gestionnaires de ces commerces, organismes et institutions, le projet n'a pas satisfait aux critères de légitimité explorés dans cette étude. Tout d'abord, en termes de légitimité de participation, qui se concentre sur la sélection des acteurs et l'identification des intérêts, il n'y a pas eu de représentation effective des gens d'affaires de la zone au point d'estimer que leurs besoins ont été satisfaits, au contraire, le sentiment de ne pas appartenir au projet était évident.

En matière de légitimité de processus, qui touche la transparence à travers la communication et l'échange d'information, le projet révèle sa plus grande faiblesse. Le manque d'information et de communication avec le public concerné a été flagrant et a généré de grands inconforts de la part des gens d'affaires.

En dernier, la légitimité de résultats, qui vise surtout la capacité du projet à répondre aux objectifs, a été également compromise. La piétonnisation correspond aux objectifs de la municipalité d'organiser des espaces pour la circulation des personnes dans le respect des règles sanitaires. Toutefois, dans le contexte de la pandémie Covid-19, elle n'a pas été capable de favoriser la reprise économique de la zone, selon la perspective des gens d'affaires. Ce qui a remis en cause la pertinence du projet.

En bref, du point de vue des participants, la légitimité a été généralement compromise. L'absence de participation des parties prenantes dès la première étape a affecté l'ensemble du processus. Cela a entraîné un effet en chaîne de manque de légitimité. Outre le manque de participation à la phase de conception du projet, la décision des gestionnaires de ne pas communiquer clairement avec les citoyens concernés pendant l'exécution du projet a compromis sa légitimité et s'est avérée inefficace en provoquant un fort mécontentement parmi les gens d'affaire.

Ainsi, en revenant à la question initiale de l'étude qui porte sur la l'influence de la légitimité sur l'acceptabilité du projet, à partir des données de notre recherche, nous ne sommes pas en mesure d'établir une relation directe entre la légitimité et l'acceptabilité. Nous ne pouvons donc pas affirmer que la légitimité influe directement sur l'acceptabilité d'un projet. Toutefois, nos données montrent que, dans le cas du projet de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune, l'acceptabilité du projet était faible tout comme sa légitimité. Ce qui laisse certains indices d'une possible relation entre ces deux aspects de la gouvernance du projet.

En outre, comme le contexte ne permettait pas aux commerçants d'évaluer pleinement les effets du projet, en raison du grand nombre de changements intervenus à court terme, la résistance au changement, évoquée par Steg et Gifford (2005), s'est intensifiée. Elle a certainement contribué au rejet de la piétonnisation de la rue de la Commune par les gens d'affaires.

Il convient de souligner que les conséquences d'une faible acceptabilité sociale peuvent être presque irréversibles en termes de pérennité d'un projet ou d'acceptation de décisions des acteurs publics. Alors, si la légitimité peut favoriser l'acceptabilité, la prendre en compte lors du démarrage d'un projet devient très important. À ce titre, une recherche plus approfondie sur la relation entre la légitimité et l'acceptabilité serait envisageable.

Par ailleurs, on n'a encore réalisé aucune étude sur les retombées des piétonnisations en période de pandémie. C'est pourquoi des recherches complémentaires sur ce sujet sont nécessaires, d'autant plus que cette ressource a largement été utilisée durant cette période. En outre, les réflexions sur ce sujet pourraient contribuer à la création de modèles de piétonnisation plus adaptés aux besoins spécifiques dans un contexte de crise.

ANNEXES

ANNEXE A

GUIDE D'ENTRETIEN

Guide d'entretien – Entretiens semi-dirigés

Professionnels en charge du développement commercial et touristique

La piétonnisation des rues des centres historiques et sa contribution à relance touristique en temps de pandémie*:*

Étude du projet de zone cyclopiétonne de la Commune

PRÉSENTATION DE L'INTERVIEWER :

Bonjour, je m'appelle Suzy Gomes.

Je mène actuellement une recherche portant sur le secteur du Vieux-Montréal et plus spécifiquement la rue de la Commune dans le cadre de ma maîtrise en développement du tourisme à l'UQAM sous la supervision de la professeure Priscilla Ananian. L'**objectif** de l'entretien est de mieux comprendre la contribution des zones piétonnes à la relance touristique pendant la saison estivale de 2020 à Montréal et comment ces contributions peuvent être explorées à l'été 2021.

Cette recherche respecte les exigences canadiennes en matière d'éthique. L'objectif, les tâches demandées et les conditions d'anonymat et de confidentialités sont résumés dans le **formulaire d'information et de consentement** qui vous a été préalablement soumis par courriel.

Tel qu'indiqué, la durée de cet entretien devrait être de **30 à 45 minutes**, dépendant des informations dont vous voudrez et pourrez nous faire part. Pour des fins de retranscription et d'analyse, la réunion sera **enregistrée** via la plateforme de visioconférence **Zoom**. Notez que les notes, l'enregistrement, les retranscriptions et toutes autres données issues de notre entretien seront conservés sur nos serveurs protégés, accessibles seulement à l'étudiante et à la directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains qui supervise ma recherche.

MISE EN CONTEXTE POUR L'ENTRETIEN :

Au cours de l'entretien, j'aimerais que nous discutions du projet pilote de zone cyclopiétonne de la rue de la Commune, au regard de la relance touristique dans un contexte de déconfinement et de sa contribution pour l'activité touristique menée au Vieux-Montréal et au Vieux-Port, ainsi que pour vos activités plus spécifiquement. Nous parlerons aussi de façon générale des enjeux entrevus et des stratégies que vous avez dues déployer pour s'adapter à la réalité de la crise sanitaire.

Déroulement :
Tout d'abord, nous aborderons le déroulement de l'activité touristique pendant la saison estivale 2020 et ainsi que des enjeux entrevus et des stratégies mises en place pour cette période. Ensuite, nous discuterons au sujet de la zone cyclopiétonne de la Commune et ses implications pour le déroulement des activités qui se font autour de la même.

À la fin de l'entretien, il vous sera **possible de compléter** votre contribution en ajoutant toute idée qui est importante pour vous et que vous n'aurez pas pu aborder dans les questions précédentes.

Introduction : Tourisme à Montréal en temps de pandémie : enjeux entrevus et stratégies pour en faire face
(10 à 15 minutes)

Guide d'entretien
Entretiens semi-dirigés – Professionnels

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
1. Pour commencer, pouvez-vous m'expliquer en quelques mots pourquoi avez-vous accepté de participer à l'étude ?	
2. En quelques phrases, quelles sont vos activités ?	
3. Peut-on encore parler de Tourisme à Montréal depuis le déconfinement ? Si oui, comment définissez-vous cette activité depuis que la pandémie a été décrétée ?	
4. Quels enjeux avez-vous entrevus pour votre entreprise~~/ business/ organisation/ organisme~~ depuis le début de la pandémie, plus précisément pour la saison estivale de 2020 ?	a. Au niveau des impacts de l'annulation des festivals et événements ? b. De la fermeture des frontières = la baisse du nombre de touristes c. Au niveau des normes sanitaires d. Autres ?
5. Quelles stratégies avez-vous développées pour faire face à ces enjeux, depuis la période de déconfinement jusqu'à présent ?	a. Il y a eu des partenariats établis ? b.
6. Quelle a été la provenance de vos clients/ visiteurs depuis le déconfinement ? (Quel type de visiteurs avez-vous eu depuis le début du déconfinement/ réouverture ?)	a. Pendant la saison estivale. b. Clientèle différente ?
7. Enfin, rendu en 2021, quel bilan faites-vous de vous activités et des stratégies déployées ?	a. Elles ont été assez ? Les résultats ont été atteints ? b. Quelles sont les prochaines étapes ? Quels sont les défis ? (Été 2021)

La zone cyclopiétonne de la Commune et ses implications pour les commençants et les équipements touristiques pendant la période de réouverture/déconfinement
(15 à 20minutes)

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
8. Pour quelles raisons pensez-vous que la rue de la Commune a été temporairement piétonnisée ?	a. La piétonnisation répond à quel besoin selon votre perception ? b. Étiez-vous au courant ? Si oui, comment avez-vous été **avisé** ? Invités à discuter à propos la fermeture ? ou juste informés. **Par qui ?**
9. Qu'avez-vous pensé des aménagements de la rue de la Commune à l'été 2020 et de la création d'une zone cyclopiétonne ?	a. Confort b. Accessibilité c. Sécurité d. Convivialité e. Lisibilité

	f. Esthétique ? Est-ce que ça embellit l'espace public pour vous ? g. Animations – attractivité
10. Quels impacts cela e eu, selon vous, pour les visiteurs du Vieux-Montréal/ Vieux-Port ?	a. Positifs ou Négatifs ? b. C'est un projet que vous jugez pertinent pour la zone ? c. Est-ce qu'elle a contribué à la période de réouverture des commerces/ à la période de déconfinement ? d.
11. Et pour vos activités plus spécifiquement ?	a. Activités dans un contexte de la saison estivale pandémique marquée par la diminution de l'achalandage et fermeture des frontières internationales? b.
12. Avez-vous adopté des stratégies pour profiter du projet ou contourner des problèmes qu'il vous a générés ?	a. Lesquelles ? b.
13. Avez-vous eu des échos des visiteurs/ clients sur leur appréciation de ce projet ?	

Conclusion (7 à 10 minutes)

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
14. Quelles sont vos perspectives pour l'été 2021 ? Est-ce que ce projet devrait revenir ? Pourquoi ?	
15. Avez-vous des recommandations pour un nouveau projet pour qu'il soit compatible avec les activités touristiques et commerciales du secteur dans un contexte de relance économique pour l'été 2021 ?	
16. Y a-t-il d'autres éléments que vous aimeriez rajouter ?	

Sortie (1 à 2 minutes)

- Merci beaucoup pour votre contribution à la recherche !
- Nous vous invitons à rester informé sur la recherche et sur l'Observatoire des milieux de vie urbains en consultant notre site web ou notre plateforme de partage de connaissances et de cartographie.
- *Annoncer l'envoi d'un courriel avec les coordonnées et les liens vers les sites web.*

ANNEXE B

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

Formulaire d'information et de consentement

Acteurs des milieux des affaires - riverains à la rue de la Commune

La piétonnisation des rues des centres historiques et sa contribution à relance touristique en temps de pandémie*:*

Étude du projet de zone cyclopiétonne de la Commune

OBJECTIFS DU PROJET :

Le Vieux-Montréal et ses anciens faubourgs constituent un quartier historique animé et habité, aujourd'hui investi par une mixité de fonctions. Il accueille en ce sens une variété d'usagers (résidents, travailleurs, visiteurs…) aux besoins multiples. Avec le Vieux-Port, il constitue aussi le principal pôle touristique de la ville de Montréal. Face à la situation de la pandémie, ce territoire a éprouvé une réduction considérable du nombre de visiteurs et d'usagers de façon générale.

Dans une proposition de relance économique et dans le but d'attirer des visiteurs, la création de zones piétonnes a été présentée comme une solution pour permettre aux usagers de garder leurs distances physiques, et par conséquent offrir une ambiance plus sécuritaire pour les déplacements.

La zone cyclopiétonne de la Commune ne correspond pas directement à ce projet, néanmoins elle a été mise de l'avant par les mêmes raisons. De plus, la rue de la Commune fait l'interface entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, ce qui la met dans un positionnement stratégique pour le projet de la relance du secteur. Nous nous questionnons donc à savoir quel rôle le projet pilote de cyclopiétonisation de la rue de la Commune a contribué à l'animation du secteur à l'été 2020.

Vos réponses permettront essentiellement de :

- Évoquer certains avantages et inconvénients du projet pilote de zone cyclopiétonne pour le secteur;
- Évaluer la contribution du projet pour l'activité touristique menée au Vieux-Montréal et au Vieux-Port.

Les résultats seront utilisés dans le cadre d'une recherche indépendante menée par une candidate à la maîtrise en développement du tourisme à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), sous la direction de Priscilla Ananian, professeur-chercheure à l'École des sciences de la gestion (ESG) de l'UQAM. Par ailleurs, les résultats serviront à l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) de l'ESG UQAM, financée par le CRSH – Conseil de recherche en sciences humaines du Canada.

Merci d'avance pour votre contribution. **Votre participation est essentielle !**

Suzy Gomes
Candidate à la maîtrise en développement du tourisme
École des sciences de la gestion (ESG)
Université du Québec à Montréal (UQAM)
gomes_antunes_paes_leme.suzy@courrier.uqam.ca

IDENTIFICATION COMPLÈTE :

Étudiante responsable du projet	Suzy Gomes candidate à la maîtrise en développement du tourisme – profil intervention de recherche
Directrice de recherche	Priscilla Ananian Professeure-chercheure ESG-UQAm directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV)
Département, centre ou institut	Département d'études urbaines et touristiques Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) École des sciences de la gestion (ESG) Université du Québec à Montréal (UQAM)
Adresse postale	case postale 8888, succursale centre-ville, Montréal (Québec) H3C 3P8

Adresse courriel	ananian.priscilla@uqam.ca omv@uqam.ca
Site web	www.omv.esg.uqam.ca
Numéro de téléphone	514.987.3000 poste 1532

PROCÉDURES OU TÂCHES DEMANDÉES AU PARTICIPANT :
Votre participation consiste à discuter du projet pilote de zone cyclopiétonne de la rue de la Commune, au regard de la relance touristique dans un contexte de déconfinement. L'entretien durera de **30 à 45 minutes**. L'interviewer a pour rôle de vous écouter et non de réagir ou de donner son avis. Son silence ne signifie pas son accord ou désaccord et doit être compris comme une marque d'intégrité et d'éthique de recherche. Ainsi, il vous posera des questions générales et, si nécessaire, des questions complémentaires ou de clarification. Un enregistrement vidéo de l'entretien sera réalisé afin de nous aider à faire le verbatim. Aucun extrait vidéo de l'entretien ne sera diffusé en aucun cas. Seul le responsable et l'équipe de recherche aura accès à cet enregistrement et au verbatim.

AVANTAGES et RISQUES POTENTIELS :
Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances pour une meilleure compréhension de la contribution des zones piétonnes pour la réactivation des zones touristiques dans des contexte adverses, comme celui de la crise sanitaire. De plus, vous aurez l'opportunité d'exprimer votre opinion à propos d'un projet qui peut impacter directement ou indirectement les activités de l'organisation que vous représentez.
En partageant et en diffusant des informations sur vos activités, votre point de vue, vous pourriez être exposés à la critique de la part de vos pairs et du grand public. Toutefois, aucun risque ou inconvénient majeur n'est prévu concernant votre participation aux entretiens semi-dirigés.

ANONYMAT ET CONFIDENTIALITÉ :
En tant qu'acteur du milieu, vous acceptez de participer à un entretien semi-dirigé de manière libre et éclairée, en sachant que les informations transmises par vous pourront être diffusées dans le cadre du mémoire de l'interviewer et d'autres publications et communications. Dans la mesure où il sera question de votre organisation et de ses activités, votre anonymat et la confidentialité des données ne peuvent donc pas être garantis.

Néanmoins, votre nom, votre rôle et vos coordonnées spécifiques ne seront pas diffusés, à moins d'être déjà publics ou d'avoir fait l'objet de votre consentement. Votre formulaire de consentement et ces données vous concernant seront conservés de façon sécuritaire à nos bureaux et sur nos serveurs protégés pour la durée du projet. Lorsque possible, vos réponses seront aussi présentées de manière agrégée ou sans référence directe ou sous-entendue à votre identité et à celle de votre organisation. L'enregistrement audio sera effacé au terme de cinq (5) ans. Votre formulaire d'information et de consentement sera conservé durant la même avant d'être détruit.

PARTICIPATION VOLONTAIRE et DROIT DE RETRAIT :
Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure et que, par ailleurs, vous être libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche, sans préjudice de quelque nature que ce soit et sans avoir à vous justifier. Dans ce cas, et à moins d'une directive contraire de votre part, les documents vous concernant seront détruits, à l'exception de ce formulaire de consentement initial et des mentions concernant votre retrait. Toutefois, dans la mesure où certaines informations pourront avoir préalablement été publiées, imprimées et copiées par des tiers, il ne sera alors pas possible d'en assurer la suppression complète et totale.

COMPENSATION FINANCIÈRE ou AUTRE :
Dans la mesure où la recherche a comme objectif d'analyser la contribution d'un projet concernant un territoire sur lequel vous intervenez à titre d'acteur du milieu, aucune compensation financière ou d'un autre ordre n'est prévue pour votre participation.

CLAUSE DE RESPONSABILITÉ :
En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le commanditaire ou les institutions impliquées de leurs obligations légales et professionnelles.

RECHERCHES ULTÉRIEURES :
Au terme du présent projet, nous aimerions conserver sur une période de deux (2) ans les données recueillies auprès de vous pour conduire d'autres projets de recherche. Les règles d'éthique du présent projet s'appliquent à cette conservation à long terme de vos données. Vous êtes libre de refuser cette utilisation secondaire.

☐ *J'accepte* ☐ *Je refuse* *que mes données puissent être utilisées pour des projets de recherche ultérieurs.*

REMERCIEMENTS
Votre collaboration est importante à la réalisation du projet et nous tenons à vous en remercier. Si vous souhaitez être ajouté à nos listes d'envoi pour obtenir une fiche de synthèse des principaux résultats de cette recherche et/ou recevoir l'infolettre de l'OMV, vous pouvez indiquer votre adresse courriel ci-dessous. Vous pourrez vous retirer de nos listes d'envoi en tout temps.

☐ *Oui, je désire être ajouté à vos listes d'envoi concernant cette recherche.*
Courriel : _____

DES QUESTIONS SUR LE PROJET OU SUR VOS DROITS ?
Pour des questions additionnelles sur le projet, sur votre participation et sur vos droits en tant que participant de recherche ou pour vous retirer du projet, vous pouvez communiquer avec :

Priscilla Ananian, professeure-chercheure
Directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV)
Département d'études urbaines et touristiques (DEUT)
Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 1532
Adresse courriel : ananian.priscilla@uqam.ca
Site web : www.omv.esg.uqam.ca

Ombudsman de l'UQAM
Pavillon Maisonneuve
405, boulevard de Maisonneuve Est, 2e étage
Numéro de téléphone : 514.987.3151
Adresse courriel : ombudsman@uqam.ca
Site web : www.ombudsman.uqam.ca

Le **Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH)** de l'UQAM a approuvé ce projet de recherche (certificat no. 3216_e_2019). Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche sur le plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la présidence du Comité, par l'intermédiaire de son secrétariat :

CIEREH
Site web : www.ciereh.uqam.ca
Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 7753
Adresse courriel : ciereh@uqam.ca

Formulaire d'information et de consentement
Entretiens semi-dirigés - Acteurs

SIGNATURE DU PARTICIPANT :

Par la présente :

a) *Je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement.*
b) *Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.*
c) *Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique.*
d) *Je confirme avoir disposé de suffisamment de temps pour réfléchir à ma décision de participer.*
e) *Je reconnais aussi que le responsable du projet (ou son délégué) a répondu à mes questions de manière satisfaisante.*
f) *Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune forme ni justification à donner.*
g) *Je comprends que les informations déjà diffusées lors de mon retrait ne pourront pas nécessairement être supprimées complètement et totalement par l'équipe de recherche si elles ont été reproduites par des tiers.*

Signature du participant : _____

Nom en lettres moulées : _____

Date : _____

CO-SIGNATURE DU CHERCHEUR RESPONSABLE DU PROJET ou SON/SA DÉLÉGUÉ-E :

Je (soussigné) déclare :

a) *Avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques du projet et autre disposition de ce formulaire.*
b) *Avoir remis au participant un exemplaire de ce formulaire d'information et de consentement.*
c) *Avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.*
d) *M'être engagé au nom de l'équipe de recherche à respecter nos responsabilités éthiques.*

Signature du responsable /délégué-e : _____

Nom en lettres moulées : _____

Date : _____

ANNEXE C

CERTIFICAT ÉTHIQUE

UQÀM
Université du Québec à Montréal

CIEREH
Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains

No du certificat : 3216_e_2019

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

Le *Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains* de l'UQAM, a examiné le protocole de recherche suivant et jugé qu'il est conforme aux pratiques habituelles et répond aux normes établies par la Politique no 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains (décembre 2015).

Protocole de recherche

Chercheure principale : Priscilla Ananian
Unité de rattachement : Département d'études urbaines et touristiques
Équipe de recherche
ProfesseurEs : Ugo Lachapelle (UQAM); Thi Thanh Hien Pham (UQAM); Mohamed Reda Khomsi (UQAM); Georges Tanguay (UQAM)
Partenaire : Mario Lafrance (SDCVM)
Étudiante : Ariane Perras (UQAM);
ÉtudiantEs réalisant leurs projets dans le cadre de cette demande : Victor Bouguin (UQAM); Valérie Ebacher (UQAM); René St-Pierre (UQAM)
Titre du protocole de recherche : *(Co-)Habiter dans les quartiers historiques : dynamiques de cohabitations des usagers et processus de négociation des usages dans le Vieux-Montréal et ses anciens faubourgs*
Sources de financement (le cas échéant) : MITACS
Durée du projet : 2 ans

Modalités d'application

Le présent certificat est valide pour le projet tel qu'approuvé par le CIEREH. Les modifications importantes pouvant être apportées au protocole de recherche en cours de réalisation doivent être communiquées au comité[i].
Tout évènement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité ou l'éthicité de la recherche doit être communiqué au comité.
Toute suspension ou cessation du protocole (temporaire ou définitive) doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.
Le présent certificat d'éthique est valide jusqu'au **1 mars 2020**. Selon les normes de l'Université en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique. Le rapport d'avancement de projet (renouvellement annuel ou fin de projet) est requis dans les trois mois qui précèdent la date d'échéance du certificat[ii].

Julie Cloutier

Julie Cloutier, Ph.D.
Professeure
Vice-présidente

4 mars 2019
Date d'émission initiale du certificat

[i] http://recherche.uqam.ca/ethique/humains/modifications-apportees-a-un-projet-en-cours.html

[ii] http://recherche.uqam.ca/ethique/humains/rapport-annuel-ou-final-de-suivi.html

ANNEXE D

CERTIFICAT EPTC 2 : FER

Groupe en éthique de la recherche

Piloter l'ethique de la recherché humaine

EPTC 2: FER

Certificat d'accomplissement

Ce document certifie que

Suzy Gomes Antunes Paes Leme

a complété le cours : l'Énoncé de politique des trois Conseils :
Éthique de la recherche avec des êtres humains :
Formation en éthique de la recherche (EPTC 2 : FER)

30 mars, 2020

RÉFÉRENCES

Anggraini, S. -P. (2021). Physical Distancing Concept of Public Space Placemaking in Post Covid-19: A Study Precedent. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 93*3, 10. DOI: 10.1088/1755-1315/933/1/012036

Amos, D. (2020). Understanding the legacy of pedestrian malls. Journal of the American Planning Association, *86*(1), 11 – 24. DOI : 10.1080/01944363.2019.1656103

Ananian, P. (2017). Cinquante ans de développement de la fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal et les anciens faubourgs : quelles leçons en tirer ? *Environnement Urbain / Urban Environment, 12*, 28. https://journals.openedition.org/eue/2129

Ananian, P., Ebacher, V. et Perras, A. (2021). Reconnecting waterfronts and central neighbourhoods: the lessons to be learned from user behaviour for the redesign of public spaces, *Journal of Urban Design*, 20. DOI: 10.1080/13574809.2021.1938981

Baldesseroni, L. (2018). La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? Réflexions lyonnaises, années 1970-1980. *Les Annales de la recherche urbaine,* 113, 12 – 23. DOI : https://doi.org/10.3406/aru.2018.3269

Batty, M. (2020). The Coronavirus crisis: What will the post-pandemic city look like? *Urban Analytics and City Science*, *47*(4), 547–552. DOI: /doi/pdf/10.1177/2399808320926912

Bliss, L. (2020, 3 avril) Mapping How Cities Are Reclaiming Street Space. *CityLab*. DOI: https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-03/how-coronavirus-is-reshaping-city-streets

Brambilla, R. et Longo, G. (1977). For pedestrians only. Planning, Design, and Management of Traffic-Free Zones. New York: Whitney.

Buffoli, M., Mangili. S., Capolongo, S. et Brambilla, A. (2022). Explorative Study on Urban Public Space Renovation during COVID-19: Test of a Visual Web-Based Survey about the City of Saint German en Laye, France. *Sustainability 2022*, *14*(19), 17. DOI : https://doi.org/10.3390/su141912489

CCMM et PQDS — Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Partenariat du Quartier des spectacles (2020, juin). Plan d'action pour maintenir la vitalité du centre-ville de Montréal durant les prochains mois. 13. DOI : https://www.ccmm.ca/fr/publications/plan-daction-pour-maintenir-la-vitalite-du-centre-ville-de-montreal-durant-les-prochains-mois/

CCMM — Chambre de commerce du Montréal métropolitain. (2020, décembre*). Plan d'action pour renforcer le centre-ville de Montréal.* https://www.ccmm.ca/fr/publications/plan-action-pour-renforcer-le-centre-ville-de-montreal/

Cheng, Y., Zhang, J., Wei, W. et Zhao, B. (2021). Effects of urban parks on residents' expressed happiness before and during the COVID-19 pandemic. *Landscape and Urban Planning*, *212*, 11. DOI: https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104118

Di Croce, N., Bild, E., Steele, D. et Guastavino, C. (2022). A sonic perspective for the post-pandemic future of entertainment districts: the case of Montreal's Quartier des Spectacles. *Journal of Environmental Planning and Management*, 24. DOI: 10.1080/09640568.2022.2100247

Drouin, M. (2009). *Le tourisme dans le Vieux-Montréal. Une fonction au cœur de sa renaissance et de sa réhabilitation*. *TÉOROS* [En ligne], *28*(1), 93-96.

Ebacher, V. (2021). *Les franges du quartier historico-touristique et le façonnement de leur image à travers l'aménagement : étude d'un projet pilote sur la rue de la commune dans le Vieux-Montréal.* [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal]

Eneqvist, E., Algehed, J., Jensen, C. et Karvonen, A. (2022). Legitimacy in municipal experimental governance: questioning the public good in urban innovation practices. *European Planning Studies*, *30*(8), 1596 – 1614. DOI: 10.1080/09654313.2021.2015749

Feriel, C. (2015). L'invention du centre-ville européen : La politique des secteurs piétonniers en Europe occidentale, 1960-1980. *Société française d'histoire urbaine,* 42, 99 – 122. DOI : 10.3917/rhu.042.0099

Feriel, C. (2016). Piétonniser les centres-villes européens, une fausse polémique ? Retour sur le cas de la France et du Royaume-Uni dans les années 1960. *Urbia : les cahiers du développement urbain durable*. 145 — 160.

Feriel, C. (2020). The revolution that never was? Pedestrianization in a transnational perspective, Europe and North America (1960 – 1980). *Journal of World History*, *31*(4), 761 – 783. DOI: https://doi.org/10.1353/jwh.2020.0051

Gehl (2020). Public space & public life during COVID-19. *Gehl*. https://covid19.gehlpeople.c om/files/report.pdf

Gilley, B. (2006). The meaning and measure of state legitimacy: Results for 72 countries. *European Journal of Political Research*, *45*(3), 499–525. DOI: https://doi.org/10.1111/j.1475-6765.2006.00307.x

Gregg, K. (2019). Conceptualizing the pedestrian mall in post-war North America and understanding its transatlantic transfer through the work and influence of Victor Gruen. *Planning Perspectives*, *34*(4), 551-577, DOI: 10.1080/02665433.2018.1437555

Gosselin, F. (s.d). La renovation urbaine – Le mail Saint-Roch. *Blog Saint-Roch une histoire populaire.* DOI : https://saint-roch.blogspot.com/p/la-renovation-urbaine.html

Herman, K. et Drozda, Ł. (2021). Green Infrastructure in the Time of Social Distancing: Urban Policy and the Tactical Pandemic Urbanism. *Sustainability 2021*, *13,* 21. DOI: https:// doi.org/10.3390/su13041632

Honey-Rosés, J., Anguelovski, I., Chireh, V. -K., Daher, C., Konijnendijk van den Bosch, C., Litt, J. -S., Mawani, V., McCall, M. -K.; Orellana, A., Oscilowicz, E., Sánchez, U., Senbel, M., Tan, X., Villagomez, E., Zapata, O. et Nieuwenhuijsen, M. -J. (2020). The impact of COVID-19 on public space: an early review of the emerging questions – design, perceptions and inequities. *Cities & Health, 5*, 17. DOI: 10.1080/23748834.2020.1780074

Kumar, S. et Ross, W. (2006). Effects of pedestrianisation on the commercial and retail areas: study in Kha San Road, Bangkok. *World transport policy & practice*, *13*(1). 38 – 47. DOI : https://www.researchgate.net/publication/306152769_Effects_of_pedestrianis

ation_on_the_commercial_and_retail_areas_study_in_Khao_San_road_Bangkok

Kleinschroth, F. et Kowarik, I. (2020). COVID-19 crisis demonstrates the urgent need for urban greenspaces. *Frontiers in Ecology and the Environment, 18*, 318 – 319. DOI: https://doi-org.proxy.bibliotheques.uqam.ca/10.1002/fee.2230

Laker, L. (2020, 11 avril). World cities turn their streets over to walkers and cyclists. *The Guardian.* DOI: https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists

Lavoie, M. et Doré, S. (2018, 7 avril). Dans nos archives : le Mail Centre-Ville sous le pic des démolisseurs. *Le journal de Québec.* DOI : https://www.journaldequebec.com/2018/04/07/dans-nos-archives-le-mail-centre-ville-sous-le-pic-des-demolisseurs

Law, L., Azzali, S. et Conejos, S. (2021). Planning for the temporary: temporary urbanism and public space in a time of COVID-19. *Town Planning Review*, *92*(1), 65 – 73. DOI: https://doi.org/10.3828/tpr.2020.48

Marsan, J.-C. (2016). *Montréal en évolution : Quatre siècles d'architecture et d'aménagement.* Quebec : Presses de l'Université du Québec.

Matuke, S., Schmidt, S. et Li, W. (2021). The rise and fall of the American pedestrian mall. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, *14*(2), 129-144, DOI: 10.1080/17549175.2020.1793804

Nalmpantis, D., Vatavali, F., et Kehagia, F. (2021). A review of the good practices of active mobility measures implemented by European cities due to the COVID-

19 pandemic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 8. https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/899/1/012057

New York Times (2009, 27 février). Pedestrian Malls : Back to the Future. DOI : https://archive.nytimes.com/roomfordebate.blogs.nytimes.com/2009/02/27/pedestrian-malls-back-to-the-future/

Observatoire des milieux de vie urbains (2020, 28 mai). *Shadowing : Réunions et dynamiques d'acteur.* [Compte rendu de réunion des acteurs]

Observatoire des milieux de vie urbains (2020, 16 septembre). *Bilan préliminaire des enquêtes et des observations estivales 2020 : Reconnecter le Vieux-Montréal pour mieux gérer les conflits de cohabitation des usagers.* [Présentation PowerPoint].

Parajuli, A. et Pojani, D. (2018). Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the Global North and the Global South. *Journal of Urban Design*, *23*(1), 142-160, DOI: 10.1080/13574809.2017.1369875

Pawlas, M. (2011). Les facteurs permettant la piétonnisation. [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal]. DOI : https://archipel.uqam.ca/4597/1/M12319.pdf

Pelgrims, C. (2018). Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonnisation du centre-ville bruxellois. *Espaces et sociétés*, 175, 143 – 162. DOI: 10.3917/esp.175.0143

Perras, A. et Ananian, P. (2024). Expérimentation, innovation et légitimation en urbanisme : la piétonnisation comme nouvelle pratique à Montréal. Article soumis pour publication.

Pojani, D. (2008). American downtown pedestrian 'malls': rise, fall, and rebirth. *Territorio*, 46, 173 – 180

Pontecaille, P. (2019, 4 février). Piétonniser les rues : une stratégie commerciale? *Métropolitiques,* https://www.metropolitiques.eu/Pietonniser-les-rues-une-strategie-commerciale.html.

Pradifta, F. — S., Puspitasari, G., Indratno, I. et Fadhilah, F. (2021). The Application of Tactical Urbanism in Public Space on COVID-19 Transmission Prevention. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 830*. 12. DOI : 10.1088/1755 -1315/830/1/012087

Norbert, F. (2003). Piétonnisation et relance de l'activité commerciale dans le centre-ville de Marseille. *Méditerranée*, 100, 5-10. DOI : https://doi.org/10.3406/medit.2003.3275

Robertson, K. A. (1990). The status of the pedestrian mall in American downtowns. Urban Affairs Quarterly, *26*(2), 250–273. DOI:10.1177/004208169002600206

Rushton, D. (2020, 29 mai). City Pedestrianization & Micromobility Post COVID-19. *Carto*. https://carto.com/blog/city-pedestrianization-micromobility-post-covid19

Scharpf, Fritz W. (1999). *Governing in Europe: Effective and Democratic?* Oxford: Oxford University Press, 242.

Schmidt, V.-A. (2013). Democracy and Legitimacy in the European Union Revisited: Input, Output and 'Throughput'. *Political Studies*, *61*(1), 2 – 22. DOI: 10.1111/j.1467-9248.2012.00962.x

Steg, L. et Gifford, R. (2005). Sustainable transportation and quality of life. *Journal of transport geography*, 13, 59-69.

Talen, E. et Jeong, H. (2019). Does the classic American main street still exist? An exploratory look. *Journal of Urban Design*, *24*(1), 78-98. DOI: 10.1080/13574809.2018.1436962

Tourisme Montréal. (2019, mai). Sondage sur l'expérience des touristes à Montréal : clientèle d'agrément et d'affaires. https: //toolkit.mtl.org/fr/etudes-rapports-et-statistiques

Tourisme Montréal. (2020, février). *Bilan touristique annuel 2019 à Montréal*. https: //toolkit.mtl.org/fr/etudes-rapports-et-statistiques

Tourisme Montréal. (2021, mars). *Bilan touristique annuel 2020 à Montréal*. https: //toolkit.mtl.org/fr/etudes-rapports-et-statistiques

Ville de Montréal (2020a, juin*). Plan de relance économique de Montréal — une impulsion pour la métropole : agir maintenant*. 74. https://res.cloudinary.com/villemontreal/image/upload/v1592420847/portail/dtfrt3lazoc3oyvplcpu.pdf

Ville de Montréal (2020b, novembre). *Sondage auprès des utilisateurs et non-utilisateurs des Voies actives sécuritaires à Montréal* (VAS). *L'Observateur*, 93.

Yassin, H. — H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*, *58*, 251 – 250. DOI: https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.02.005